Schiffseigner und Reeder

(Vergleich der Begriffe und der rechtlichen Stellung).

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

hohen juristischen Fakultät der Landes-Universität zu Rostock

vorgelegt von

A. Pane,
Referendar aus Bremerhaven.

Rostock.
Carl Hinstorffs Buchdruckerei
1904.

Seinen Eltern

in Liebe und Dankbarkeit gewidmet

vom Verfasser.

Literatur-Verzeichnis.

Abbot, a treatise of the law relative to merchant ships and seamen, 13 ed. by Bucknell & Langley, London 1892.

Allgemeines Landrecht für die preussischen Staaten.

Borchardt, Die geltenden Handelsgesetze des Erdballs.

Boyens, Das Deutsche Seerecht, auf Grund des Kommentars von Lewis, Band I u. II.

Boyens, Über den Begriff der Schiffsbesatzung und dessen Anwendung auf die Schleppschiffahrt. In Goldschmidts Zeitschrift Band 50.

Boyens, Vorschläge zur Änderung der gesetzlichen Vorschriften betr. die Haftung des Reeders. In Rüdigers Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft. Band II Ergänzungsheft.

Bremisches Gesetzblatt 1891, No. 57.

Brodmann, Über die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechts. In Goldschmidts Zeitschrift Band 52.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts.

de Voss, Die rechtliche Stellung des Binnenschiffers zum Schiffseigner, Göttinger Dissertation.

Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Wechselrecht.

Ehrenberg, Das Recht des Schiffsgläubigers. In der Festgabe der Göttinger Juristen-Fakultät für Ferdinand Regelsberger.

Endemann, Handbuch des Deutschen Handels-, See- und Wechselrechts Band IV.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen, Band 5, 7, 10, 13, 19, 20, 25, 32, 45, 46.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts, Band 6, 11, 13, 16, 17, 23, 24, 25.

Entwurf eines Handelsgesetzbuches für die preussischen Staaten, II. Teil Motive.

Förtsch, Kommentar zum Binnenschiffahrtsgesetz.

Gareis-Fuchsberger, Das allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch.

Goldmann, Kommentar zum Binnenschiffahrtsgesetz.

Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts im Handbuch des Handelsrechts.

Grundtvig, Konnossementet I (København.)

Gütschow, Die Beseitigung der Haftung des Reeders für Kollisionsschäden.

Haekel, Schadensersatzpflicht des Reeders beim Zusammenstoss von Schiffen. In Goldschmidts Zeitschrift Band 52.

Hanseatische Gerichtszeitung, Jahrgang 1886, 1887, 1890, 1893, 1894, 1895, 1897, 1898, 1899.

Hatscheck, Das Deutsche Binnenschiffahrtsrecht.

Juristische Wochenschrift, Jahrgang 1896, 1901.

Kierulff, Sammlung der Entscheidungen des Ober-Appellationsgerichts zu Lübeck. Band IV.

Klamroth, Die Geschäfte des Schleppschiffunternehmers. Rostocker Dissertation.

Kühns, Das Verschulden des Zwangslootsen. In Goldschmidts Zeitschrift Band 12.

Lamprecht, Schaden durch Zusammenstoss von Schiffen. In Goldschmidts Zeitschrift Band 21.

Landgraf, Kommentar zum Binnenschiffahrtsgesetz.

Lehmann u. Ring, Kommentar zum Handelsgesetzbuch.

Leo, Deutsches Seehandelsrecht.

Lewis, Das Deutsche Seerecht.

Lewis, Die neuen Konnossementsklauseln und die Stellung der Gesetzgebung denselben gegenüber.

Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar.

Micknat, Die Haftung des Reeders nach Seerecht und des Schiffseigners nach Binnenschiffahrtsrecht für ein Verschulden des von dem Schiffer angenommenen Lootsen. Rostocker Dissertation.

Mittelstein, Kommentar zum Binnenschiffahrtsgesetz.

Mittelstein, Deutsches Schiffspfand- und Gläubigerrecht.

Müller, Für das Verschulden welcher Personen haftet der Reeder gemäss § 734, Absatz 1 des neuen Handelsgesetzbuches? Rostocker Dissertation.

Pappenheim, Über den Begriff der Schiffsbesatzung. In Gruchots Beiträgen, Band 43.

Pappenheim in der kritischen Viertelsjahrsschrift für Gesetzgebung und Rechtswissenschaft, Band 8.

Pappenheim, Konnossementsklauseln. In der Deutschen juristischen Zeitung 1903 Nr. 2.

Pardessus, Kollektion de lois maritimes antérieures an 18e sieçle 1828—1845, 6. Bd.

Pferdmenges, die rechtliche Natur der Klage des Schiffsgläubigers.

Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen HGB.

Pöhls, Darstellung des gemeinen Deutschen und Hamburgischen Handelsrechts, Bd. 3.

Rehme, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders.

Seuffert, Archiv, Band 44.

Schaps, Das deutsche Handelsseerecht, Kommentar.

Schröder, Über den Begriff des Reeders. In Goldschmidts Zeitschrift, Band 32.

Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch.

Stockmann, Die rechtliche Stellung des Schiffsgläubigers nach See- und Binnenschiffahrtsrecht. Greifswalder Dissertation.

Voigt, Zum See- und Versicherungsrecht.

Voigt, Das Deutsche Versicherungsrecht.

Voigt, Gutachten, ob es sich empfehle, für die Haftung der Verfrachter zur See absolute Vorschriften nach Anologie der für das Eisenbahn-Frachtgeschäft bestehenden Gesetzesvorschriften aufzustellen, abgedruckt in den Verhandlungen des 17. Deutschen Juristentages I, Berlin 1884 Seite 136—162.

Wagner, Handbuch des Seerechts.
Wagner, Beiträge zum Seerecht II. Die privatrechtliche Stellung des deutschen Lootsen.
Wittmaack, Die nordamerikanische Harter's Akte. In Goldschmidts Zeitschrift, Band 52.
Zeitschrift für Handelsrecht von Goldschmidt; ausser den angeführten Bänden, Band 36, 39, 44, 46.

Inhalts-Übersicht.

Einleitung . . . . . 13—14

Erster Teil.

Vergleich der Begriffe.

1. Übereinstimmendes Merkmal. . . . . 15—17
2. Abweichende Merkmale . . . . . 18—23

Zweiter Teil.

Vergleich der rechtlichen Stellung.

Vergleich der Haftung.

I. Im Allgemeinen . . . . . 24—31
II. Im Einzelnen.
A. Beschränkte (nicht persönliche) Haftung.
1. Übereinstimmende Fälle . . . . . 32—61
Exkurse: Über das Bestreben, die besondere Haftung des Reeders aus Schiffskollisionen, wie die ausserkontraktliche Haftung desselben aus Verschulden der Schiffsbesatzung überhaupt zu beseitigen.
Die Freizeichnung des Schiffseigners und des Reeders.
2. Abweichende Fälle. . . . . 61—72

B. Beschränkt-persönliche Haftung.
1. Übereinstimmende Fälle . . . . . 72—77
2. Abweichender Fall 77
C. Dinglich-persönliche Haftung.
1. Übereinstimmende Fälle . . . . . 77—80
2. Abweichender Fall . . . . . 80—81
D. Unbeschränkte(rein persönliche)Haftung.
1. Übereinstimmende Fälle . . . . . 81—82
2. Abweichender Fall 82

Bis zum Jahre 1895 kannte man allgemeine gesetzliche Regeln für die Binnenschiffahrt nicht, während solche für die Seeschiffahrt schon weit über 30 Jahre bestanden. Es herrschte auf jenem Gebiete eine grosse Rechtsunsicherheit. Abgesehen davon, dass nach mehreren landesgesetzlichen Einführungsgesetzen[1] die Bestimmungen über die Kollision der Seeschiffe[2] auf die „Flussschiffe" Anwendung fanden, waren die seerechtlichen Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches[3] für die Verhältnisse der Fluss- und Stromschiffahrt weder direkt massgebend, noch hat sich für deren blos analoge Anwendung eine allgemeine Rechtsanschauung herausgebildet.[4] Eine Anwendung des Seerechts auf Binnenschiffe kann jetzt nicht mehr in Frage kommen, seitdem durch das Reichsgesetz, betreffend „die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt" vom 15. Juni 1895 die Rechtsverhältnisse

---

1) Einführungsgesetze zum HGB.: Hannover § 39, Schlesswig-Holstein § 78, Lauenburg § 56, Mecklenburg-Schwerin § 73, Mecklenburg-Strelitz § 3, Oldenburg Art. 33 § 1, Hamburg § 54, Bremen § 46.

2) Art. 736—741 a. HGB.

3) Art. 432 flg. a. HGB.

4) Entsch. des ROHG. VI, S. 396, XXIV, S. 418, Entsch. des RG. V, S. 91.

dieser Schiffe besonders geregelt sind. Dies Gesetz lehnt sich im Allgemeinen an die Bestimmungen des Seerechts an.[1] Die Anlehnung zeigt sich besonders in der rechtlichen Stellung des Hauptträgers des Binnenschiffahrtsrechts, des Schiffseigners,[2] wenn diese auch im einzelnen doch noch mancherlei Unterschiede gegenüber der Stellung des Seeschiffahrtsunternehmers, des Reeders, aufzuweisen hat.

Inwieweit eine Übereinstimmung und Verschiedenheit Platz greift, soll in vorliegender Abhandlung gezeigt werden, nachdem zunächst durch vergleichende Gegenüberstellung geprüft ist, inwieweit die Begriffe beider Personen sich decken und von einander abweichen.

---

1) So schliesst sich auch heute die neueste Fassung des Binnenschiffartsgesetzes vom 20. Mai 1898 (citiert als BSchG.) an die seerechtlichen Vorschriften des neuen Handelsgesetzbuches (§ 474 flg. HGB.) vom 10. Mai 1897 an. — Ebenso ist von denjenigen ausländischen Gesetzgebungen verfahren, welche die Verhältnisse der Binnenschiffart einer besonderen Regelung unterzogen haben; hierher gehören das Niederländische Handelsgesetzbuch vom 10. April 1838 Artikel 748 flg. (vgl. die Übersetzung von Borchardt, die geltenden Handelsgesetze des Erdballs Bd. III, S. 766 flg.) und das Italienische Handelsgesetzbuch vom 2. April 1882 (Borchardt, Bd. III, S. 274 flg.). In letzterem gelten sogar dieselben Vorschriften für See- und Binnengewässer.

2) Mit diesem Ausdruck ist das Gesetz dem Brauch des Holländischen Gesetzbuches gefolgt, welches auch überall vom „eigenaar" spricht. Die Ablehnung des Ausdrucks „Reeder" für den Binnenschiffahrtunternehmer begründet der Entwurf BSchG. S. 35 wie folgt: „Die Anwendung der für die Seeschiffahrt herkömmlichen Bezeichnung des Reeders würde der tatsächlichen und rechtlichen Verschiedenheit der Verhältnisse in beiden Betriebsarten nicht entsprechen."

Erster Teil.

Vergleich der Begriffe des Schiffseigners und des Rheders.

„Schiffseigner ist der Eigentümer eines zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes".[1]

„Reeder ist der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes." [2]

Aus diesen gesetzlichen Definitionen ergibt sich

1. Die Begriffe des Schiffseigners und des Reeders stimmen darin überein:

Beide Personen sind Eigentümer eines Schiffes.

Sie brauchen es aber nicht stets zu sein, denn nach § 2 BSchG. und § 510 HGB. werden Dritten gegenüber auch diejenigen als Schiffseigner bezw. Reeder angesehen, welche mit einem fremden Schiff die Binnen- bezw. Seeschiffahrt betreiben. Sie werden

1) § 1 BSchG.
2) § 484 HGB.

gewöhnlich als „Ausrüster“ [1] bezeichnet.[2] Gleichgültig ist es, ob der Ausrüster das Schiff rechtmässig oder unrechtmässig erlangt hat. Gleichgültig ist es ferner, ob er das Schiff auf Grund dinglichen Rechts, z. B. eines ihm letztwillig eingeräumten Niessbrauchsrechts, oder ob er es auf Grund obligatorischen Rechts, etwa Gebrauchsleihe, negotiorum gestio, Miete verwendet. Vorausgesetzt wird aber dabei, dass er entweder das Schiff selbst führt oder durch einen von ihm angestellten Schiffer führen lässt. Er muss also das Schiff nach aussen repräsentieren, die Schiffahrt muss mit diesem Schiffe in seinem Namen und seiner Verantwortung betrieben werden, er muss als Herr, als der selbständige Unternehmer erscheinen.[3]

Mit einem solchen Ausrüster ist nicht zu verwechseln der Unterverfrachter, welcher das Schiff im Ganzen chartert, um dann wieder Stückgüterverträge abzuschliessen.[4] Dieser wird nicht Herr des

1) Schaps a. a. O. S. 137, Makower a. a. O. S. 29, Leo a. a. O. S. 22, Mittelstein a a. O. S. 43.

2) Das Wort „Reeder“, abgeleitet von niederdeutsch: reden, engl. road, altnordisch reicti — bereiten, zurüsten ausrüsten, weist schon auf diese Bedeutung hin.

Das römische Recht (l. 1 § 15 de exercit. act. 14,1) stellt von vornherein den Begriff des exercitor navis auch auf den Ausrüster. Auch das englische Recht kennt ein solches Verhältnis (vergl. Abbot a. a. O. S. 28 flg.)

3) vergl. die Fälle ROHG. Band 17 No. 24; RG. Bd. 25 No. 25; Hans.OLG. im Beibl. 1899 No. 79; ferner den Fall im Hauptblatt 1898 No. 62 (Ausrüstungsverhältnis bei Schuten, d. h. breit gebauten, flachen Fahrzeugen, die in den Niederlanden zum Warentransport u. s. w. auf Flüssen und Kanälen dienen.

4) § 662 HGB Das BSchG. kennt den Fall der Unterverfrachtung an sich nicht, aber denkbar ist es immerhin. (Förtsch a. a. O. S. 93. Anm. 5.)

Schiffes, mag er auch dasselbe tatsächlich benutzen. Durch den Chartervertrag verfrachtet der Hauptverfrachter (Schiffseigner oder Reeder) sein ganzes Schiff für eine ganze Reihe dergestalt, dass er die vom Charterer (als Unterverfrachter) mit den Absendern abzuschliessenden Frachtverträge auszuführen hat. Er tritt zu den Absendern in kein Vertragsverhältnis, vielmehr wird der Charterer sein Befrachter. Der Charterer ferner schliesst zwar mit den Absendern im eigenen Namen die Frachtverträge. Er ist ihnen gegenüber Verfrachter. Aber er lässt das Schiff nicht in seinem Namen führen, sondern überträgt durch weiteren, wenn man so sagen soll, Generalfrachtvertrag die gesamte Ausführung dem Schiffseigner oder Reeder. Die Absender wissen und sind damit einverstanden, dass der Unterfrachter den Transport nicht selbst, sondern dass der Schiffseigner oder Reeder ihn ausführen. Mit anderen Worten: Der Charterer schiebt sich zwischen Schiffseigner oder Reeder und Absender, ist aber nicht Schiffseigner oder Reeder, kann deshalb das Schiff nicht verhaften und nur als Frachtführer, nicht aber als Schiffseigner oder Reeder belangt werden.[1]

1) So klar und einfach, wie eben entwickelt, liegen im Verkehr freilich die Verhältnisse selten, sodass es bisweilen zweifelhaft ist, ob man einen Vertrag als Miete oder als Charter ansehen soll (vergl. Boyens-Lewis a. a. O. Bd. I S. 300, ROHG. 17 No. 24, RG. Bd. 25, No. 25, Hanseat. OLG. im Beibl. 1899 No. 79, im Haubtbl. 1898 No. 122).

Vergl. Hanseat. OLG. im Hauptbl. 1890 No. 3, 1899 No. 74. Die Chartepartie des Seerechts enthält nicht selten die Bestimmung:

„That the Captain although appointed by the owner shall be under the order and direction of the Charterers as regards, employment, agence or other arrangements"; oder

2. Die Begriffe des Schiffseigners oder des Reeders sind aber in zweierlei Hinsicht von einander verschieden:

A. Der Schiffseigner verwendet das Schiff zur Fahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern, der Reeder verwendet es zur Seefahrt.[1]

Wo die Grenze zwischen Binnen- und Seeschiffahrt zu ziehen ist, liegt nicht immer klar. Das Binnenschiffahrtsgesetz giebt für den Begriff Binnenschiffahrt keine Definition, ebensowenig wie eine solche im Seerecht für den Begriff der Seefahrt gegeben ist. Es entscheidet die Auffassung der seemännischen Kreise darüber, ob eine Fahrt als Seefahrt aufzufassen ist, und massgebend für diese Entscheidung ist vor allem die aus der Isoliertheit des Schiffes sich ergebenden Gefahren und die für den Eigentümer (oder Ausrüster) bestehende Schwierigkeit der Beaufsichtigung und Ein-

---

auch: „The Captain to follow the instructions of the Charterers as regards loading, discharging and departure.

Durch diese Klauseln wird der Charterer nicht zum Ausrüster, da er nicht generell, sondern in einzelnen Beziehungen der Vorgesetzte des Kapitäns wird. (Vergl. Hanseat. OLG. im Hauptbl. 1890, S. 16.)

1) § 484 HGB. besagt allerdings, dass das Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt dienen muss. Damit ist aber nichts anderes gemeint, als dass es dazu verwendet werden muss. (vergl. Schaps a. a. O. S. 73.) Die Worte des § 1 BSchG. „. . . . . bestimmten und hierzu . . . . .“ erklärt Förtsch a. a. O. S. 19, Anm. 5 mit Recht für überflüssig; denn es würden alsdann zur Binnenschiffahrt verwendete Seeschiffe weder unter HGB. noch unter BSchG. fallen können. Das ist aber ohne Zweifel nicht die Absicht des Gesetzes.

wirkung vom Lande aus.[1] Von Bedeutung für die Ermittelung des Begriffs Seefahrt ist die Verordnung des Bundesrats vom 13. November 1873, bezw. die jetzt geltende, inhaltlich nicht geänderte vom 10. November 1899, betreffend die Registrierung der Kauffahrteischiffe, in deren § 1 für die einzelnen Reviere der deutschen Küste die Stellen bezeichnet sind, von wo an die Fahrt eines Schiffes als Seefahrt zu betrachten ist. Diese Bekanntmachung ist aber keine authentische Interpretation des Handelsgesetzbuches,[2] da ein Reichsgesetz nur wieder durch ein Reichsgesetz authentisch interpretiert werden kann. Es ist aber jetzt allgemein anerkannt, dass sich die dort angegebenen Grenzen der See mit den Anschauungen seemännischer Kreise in der Hauptsache decken.[3]

Das Schiff muss zur Binnen- oder Seefahrt *verwendet* werden. Von entscheidender Bedeutung ist nicht etwa die ursprüngliche *Bestimmung* des Schiffes, ob es nach Bauart, Ausrüstung, Tiefgang oder Lastengehalt zur Binnen- oder Seeschiffahrt besonders geeignet, ob es in das Flussschiffs- oder Seeschiffsregister eingetragen ist oder s. Zt. hätte registriert werden können.[4] Es wird daher auch ein regelmässig

1) Motive z. Art. 383 des preuss Entw. z. HGB., Bd. 13 S. 72; Makower a. a. O. S. 1 unter A, a; Gareis-Fuchsberger a. a. O. S. 383.

2) Vgl. Wagner a. a. O. S. 150, Hanseat. OLG. im Hbl. 1894, S. 124.

3) Nicht als Seefahrt, sondern als Binnenschiffahrt ist dementsprechend aufzufassen: Die Fahrt zwischen Stralsund und Stettin über Wolgast (RG. Bd. 13, S. 68 flg). Die Fahrt von Memel über das Kurische Haff (ROHG., Bd. 16, S. 137).

4) Motive z Art. 385, Abs. 4 des preuss Entw. zum HGB. Förtsch a. a. O. S. 23.

oder ausnahmsweise zur Seefahrt verwendetes Binnenschiff in rechtlicher Hinsicht wie ein Seeschiff, im umgekehrten Falle ein Seeschiff wie ein Binnenschiff behandelt.[1]

Der eben aufgestellte Grundsatz passt naturgemäss nur auf reine Binnenfahrt oder reine Seefahrt. Es fragt sich nun, wie es mit der „Verwendung" steht, wenn das betreffende Schiff eine Fahrt aus einem Binnengewässer in die See oder umgekehrt macht. Wonach soll sich dann das anzuwendende Recht bestimmen? Weder das BSchG. noch das HGB. giebt eine Antwort darauf. Soviel ist sicher: Die Rechtsverhältnisse eines solchen Schiffes sind einheitlich nach Binnenschiffahrtsrecht oder einheitlich nach Seerecht zu beurteilen, denn nach beiderlei Rechten die Anwendung zu beurteilen, wäre undurchführbar, wie Förtsch[2] uns an dem Beispiel zeigt: ein Schiff verkehrt zwischen Köln und London und führt Zwischenfracht nach Emmerich am Rhein.

Die Begr. BSchG.[3] will die Schwierigkeit dadurch lösen, dass die „die massgebende Art der Verwendung" entscheidend sein soll. „Unter welchem Gesichtspunkt aber gefunden werden soll, welche Art der Verwendung nach den jeweiligen Umständen die massgebende ist,"[4] darüber schweigt die Begr. BSchG. U. E. ist die Entscheidung davon abhängig, „ob die wirtschaft-

1) Wagner a. a. O. S. 150, Makower a. a. O. S. 2, vergl. auch Boyens-Lewis a. a. O. Bd. I, S. 98, Förtsch a. a. O S. 23 u. 26.

2) Förtsch a. a O. S. 24.

3) Begr. BSchG, S. 312.

4) Förtsch a. a. O. S. 24.

liche Bedeutung der Frage vorwiegend in der Betätigung des See- oder Binnenverkehrs liegt".[1] So werden die Reisen eines Schiffes, welches zwischen Bremen und London verkehrt, dem Seerecht unterstehen, sodass auch auf der Weser und der Themse Seerecht zur Anwendung kommt.[2]

B. Der Schiffseigner verwendet das Schiff zu jeder Art der Binnen- oder Flussschiffahrt, der Reeder verwendet es nur zum Erwerb durch die Seefahrt. Darnach untersteht dem Binnenschiffahrtsgesetz jeder Eigentümer (bezw. Ausrüster) eines Schiffes, welcher dasselbe zur Binnenschiffahrt verwendet, einerlei ob diese Verwendung zu Erwerbszwecken erfolgt oder nicht. Die Eigenschaft des Reeders setzt dagegen prinzipiell einen Erwerb durch die Seefahrt voraus. Der Begriff des Schiffseigners ist also weiter als der des Reeders. Unter den Begriff des Schiffseigners fällt daher nicht nur der Eigentümer eines Schiffes, welches zur Beförderung von Gütern und Personen verwendet wird, das auf die Fischerei ausgeht,[3] oder das seinen Erwerb durch Schlepp- und Bugsierdienste sucht, sondern auch der Eigentümer einer Vergnügungsyacht, eines zu wissenschaftlichen Zwecken ausgesandten Schiffes, eines Zollkreuzers, Korrektionsschiffes, Hafen-

---

1) Förtsch a. a. O. S. 24/25; vergl. dazu Wagner a. a. O. S. 150.

2) So auch Förtsch a. a. O. S. 24; Landgraf a. a. O. S. 15, z. B. für die Fahrt Köln-London; vergl. Hans. OLG. im Hauptbl. 1897 No. 30: für die Fahrt der Lloydkähne von Bremen nach Hamburg ist Seerecht auzuwenden, ebenso für die Fahrten der Hochseefischer (Hans. OLG. im Hauptbl. 1894, No. 42).

3) RG. Bd. 32, S. 104, vergl. Boyens-Lewis a. a. O. I, S. 100

polizeidampfers und eines ähnlichen, dem öffentlichen Dienste gewidmeten Fahrzeuges.[1]

Festzuhalten ist übrigens, dass gemäss Art. 7 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch die Vorschriften des § 485 und des § 486, Abs. 1, Nr. 3 des Handelsgesetzbuches über die Haftung des Reeders für das Verschulden der Schiffsbesatzung, sowie die Bestimmungen der § 734 bis 739 über die Haftung bei dem Zusammenstoss von Schiffen auf solche Schiffe ausgedehnt sind, die nicht zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet werden. Insbesondere entsprach die letztere Ausdehnung der Billigkeit, weil früher z. B. bei einer Kollision eines Kauffahrteischiffes mit einer Vergnügungsyacht der Reeder des ersteren im Falle des Verschuldens der Besatzung seines Schiffes haftete, dagegen nicht der Eigentümer der Vergnügungsyacht, wenn der Zusammenstoss durch ein Verschulden der Besatzung der letzteren verursacht war.

Pappenheim[2] tadelt, dass der Ausrüster (z. B. Mieter) eines Nicht - Kauffahrteischiffs im Falle der §§ 485, 486 Abs. 1 No. 3, 734 HGB. nicht haftbar gemacht werden könne, weil § 510 im Art. 7 nicht erwähnt ist.[3] U. E. ist aber das Fehlen einer Verweisung auf § 510 im Art. 7 ohne wesentliche praktische Bedeutung. Denn auch der Mieter würde nach § 485, 486 Abs. 1 No. 3 nur mit Schiff und Fracht haften. Schiff und Fracht haften aber dem Beschädigten auch im Falle der Vermietung des

1) Mittelstein a. a. O. S. 36, Landgraf a. a. O. S. 12.
2) Pappenheim bei Goldschmidt B. 46; S. 283 flg.
3) vergl. Leo a. a O. S. 23.

Schiffes, weil insoweit schon der Eigentümer des Schiffes nach Art. 7, § 485, 486 Abs. 1, No. 3 haftet. Die Folge jenen Fehlens der Verweisung auf § 510 ist allerdings, dass die Klage auf Haftung mit Schiff und Fracht gegen den Eigentümer und nicht gegen den Mieter (Ausrüster) des Nichtkauffahrteischiffs zu richten ist.

Nachdem wir kennen gelernt haben, inwieweit die Begriffe des Schiffseigners und des Reeders sich decken und von einander abweichen, ist nunmehr die rechtliche Stellung beider Personen zu betrachten und auf ihre Übereinstimmungen und Verschiedenheiten zu prüfen. Wir haben zu unterscheiden zwischen der öffentlichrechtlichen und privatrechtlichen Stellung des Schiffseigners und des Reeders. Die erstere soll hier unerörtert bleiben, da sie ihres Umfanges wegen eine selbständige Darstellung verlangt. Von der letzteren ist aber lediglich die Haftung des Schiffseigners und des Reeders von eigentlichem Interesse. Sie ist ein gewichtiger Faktor in der Bedeutung des Binnenschiffahrts- und des Seerechts. Auf sie wird sich die nachfolgende Ausführung beschränken. Wir werden sehen, dass die Haftung des Schiffseigners im allgemeinen mit der des Reeders übereinstimmt, im besonderen aber jene von dieser in einzelnen Beziehungen abweicht.

Zweiter Teil.

Vergleich der rechtlichen Stellung des Schiffseigners und des Reeders.

Vergleich der Haftung.

I. Im Allgemeinen.

Für die Haftung sowohl des Schiffseigners wie des Reeders ist zunächst zu unterscheiden zwischen dem Schiffsvermögen (der sogenannten „fortune de mer") und dem Landvermögen (der sogenannten „fortune de terre").

Die fortune de mer besteht regelmässig aus dem Schiffe und der Fracht. Sie kann auch nur aus dem Schiffe oder aus den Frachtforderungen bestehen. Zu dem Begriffe der fortune de mer gehört immer nur ein einziges Schiff, nur dasjenige, aus dessen Reise der der Anspruch herrührt. Als selbständige Reise ist hier die Fahrt zu verstehen, welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrages oder nach vollständiger Löschung der Ladung unternommen wird.[1]

1) § 104 Abs. 3 BSchG.; § 757 HGB. Diese Bestimmung fügt weiter hinzu: „oder zu welcher das Schiff von neuem ausgerüstet wird."

Andere Schiffe bleiben ausser Betracht, sie gehören zur fortune de terre. Ebenso ist zum Schiffsvermögen nur diejenige Fracht zu rechnen, welcher der Schiffseigner oder Reeder mit diesem Schiffe auf dieser Reise verdient hat, auf welche der Anspruch zurückzuführen ist. Die Frachten früherer oder späterer Reisen gehören in Bezug auf diesen Anspruch zur fortune de terre. Deshalb bezeichnet Ehrenberg[1] das Schiffsvermögen als ein „relatives".

Die Fracht gehört in vollem Umfange zum Schiffsvermögen, als Bruttofracht[2] im Gegensatz zur Nettofracht, d. h. zu dem, was der Frachtführer an der Fracht nach Bezahlung der Unkosten der Reise und etwaiger dem Kapitän gebührender Tantièmen gewinnt. Gleichgestellt sind der Fracht die Liegegelder,[3] das Fahrgeld, ebenso bei Schleppschiffen der Schlepplohn.[4] Nicht unter das Schiffsvermögen lässt sich der Berge- und Hülfslohn[5] bringen, ebenso wenig der Mietzins, welchen der Eigentümer vom Ausrüster bezieht, wohl aber die dem letzteren geschuldete Fracht.[6] Ist das Schiff verchartert, so kommt die Hauptfracht in Betracht.[7]

Ferner hat man im Binnenschiffahrts- wie im Seerecht die Schiffsgläubiger von den Landgläubigern

1) Beschr. Haftung a. a. O. S. 242.
2) § 104, Abs. 1 BSchG.; § 756 HGB.
3) Mittelstein a. a. O. S. 248; dagegen Ehrenberg a. a. O. S. 251.
4) § 104, Abs. 4 BSchG.; § 677 HGB.
5) § 86, Abs. 3 BSchG.; § 740 HGB.
6) Mittelstein a. a. O. S. 428.
7) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 250; Förtsch a. a. O. S. 317.

zu trennen. Die ersteren haben an dem Schiffe nebst Zubehör ein „Pfandrecht".[1]

Über die juristische Natur dieses Schiffsgläubigerrechts herrscht in der seerechtlichen Literatur lebhafter Streit. Es dürfte daher von Interesse sein, die weit auseinander gehenden Ansichten einer Prüfung zu unterziehen, umsomehr, weil es sich hier nicht nur um eine theoretisch interessante, sondern auch um eine praktisch keineswegs unwichtige Frage handelt,[2] um eine Frage, die auch für das Binnenschiffahrtsgesetz, das sich in seinen grundsätzlichen Bestimmungen wie in seiner Sprache an das Handelsgesetzbuch angeschlossen hat, von Bedeutung geworden ist.

Die eine Ansicht fasst das Recht des Schiffsgläubigers am Schiffsvermögen als ein rein dingliches auf.[3] Sie hat den Wortlaut des Gesetzes für sich. Gegen die Theorie spricht aber, dass der Rechtsgrund der Schiffsgläubigeransprüche stets obligatorische Tatsachen (Verträge, Delikte u. a. m.) sind,[4] der Schiffsgläubiger auch das Recht hat, seinen Anspruch mit Forderungen, welche zum Schiffsvermögen gehören, zu kompensieren.[5] Letzteres ist aber nur darum mög-

1) § 103 BSchG,; § 755 HGH,

2) Vergl, den Rechtsfall bei Ehrenberg, Festgabe a. a. O. S. 4 flg., S. 46 flg.

3) So namentlich Boyens-Lewis a. a. O. Bd. I, S. 188 flg; vergl. Lewis a. a. O. Bd. II, und Schröder in Endemanns Handbuch Bd. IV, S. 303 flg., die sich nicht mit Bestimmtheit für die ausschliesslich dingliche Natur des Schiffsgläubigerrechts aussprechen.

4) Ehrenberg, Festgabe a. a. O. S. 24.

5) Ehrenberg, Beschr. Haftung a. a. O. S. 140, 283; derselbe in der Festgabe S. 28.

lich, weil das Recht des Schiffsgläubigers ein obligatorisches ist. Denn ein dingliches Recht ist nicht mit einer Forderung zu kompensieren, da bekanntlich nur gleichartige Rechte gegen einander aufgerechnet werden können.[1]

Nach anderer Ansicht[2] handelt es sich hier um ein ausschliesslich persönliches Forderungsrecht mit wechselndem Schuldner, um eine atio in rem scripta. Dieser Theorie ist vor allem der Ausdruck des Gesetzes entgegenzuhalten, nach welchem dem Schiffsgläubiger ein Pfandrecht zusteht.

Das Richtige liegt u. E. in der Mitte. Das Schiffsgläubigerrecht ist ein gemischtes, obligatorisch-dingliches Recht; obligatorisch, insofern als es dem Gläubiger ein aus dem Entstehungsgrund seines Anspruchs sich ergebendes Forderungsrecht gewährt, welches sich als actio in rem scripta gegen den jeweiligen Besitzer des Schiffsvermögens richtet, dinglich insofern, als es dem Schiffsgläubiger zur Sicherung dieses obligatorischen Anspruchs ein gesetzliches Pfandrecht, eine vorzugsweise Befriedigung aus dem Schiffsvermögen giebt, und zwar auch dann, wenn das Schiffsvermögen in dritte Hände gelangt ist.[3]

---

1) § 387 BGB.

2) Ehrenberg, Beschr. Haftung a. a. O. S. 457 flg. Über seine jetzige Ansicht in der Festgabe siehe weiter unten; Mittelstein bei Goldschmidt Bd. 39, S. 264 Anm 4; Hans. OLG. im Hauptblatt 1886 No. 29.

3) Ehrenberg, Festgabe a. a. O. S. 46; Schaps a. a. O. S. 81; Brodmann a. a. O. S. 154; ähnlich Gareis-Fuchsberger a. a. O. S. 1146; Cosack a. a. O. S. 161; vergl. für das BSchR: Mittelstein BSchR. S. 414 flg.

Das Binnenschiffahrts- wie auch das Seerecht kennt nun folgende verschiedene Arten der Haftung:

Es ist möglich, dass der Schiffseigner und der Reeder mit ihrem ganzen Vermögen haften, nicht nur mit dem Schiffsvermögen. Diese unbeschränkte (rein persönliche) Haftung tritt im Prinzip stets ein, wenn der Schiffseigner und der Reeder aus eigenem Tun oder Unterlassen verpflichtet werden.

Wenn sie aber, wie bei einem grossen Teil des Schiffahrtsbetriebes, genötigt sind, sich auf andere Personen zu verlassen, so erwächst ihnen nur eine beschränkte Haftpflicht. Sie ist mit Rücksicht auf den Umstand geboten, dass der Schiffseigner oder der Reeder meist garnicht in der Lage sind, die Rechtshandlungen des Schiffers zu beaufsichtigen und auch auf die Auswahl der Personen der Besatzung (mit Ausnahme des Schiffers) einen Einfluss zu üben.

In älteren Zeiten, bis in das Mittelalter hinein, war die Beschränkung der Haftung nicht notwendig, da im kleineren Betriebe das Schiff durch den Reeder selbst geführt wurde, und da sonst der Reeder selbst sein Schiff zu begleiten pflegte.[1] Erst im 13. Jahrhundert, mit der grösseren Ausdehnung des Schiffahrtsbetriebes, wurde es notwendig, die Leitung des Schiffes einem seekundigen Kapitän, dem sogenannten „ναύκληρος“,[2] dem „schiphere“[3] der germanischen Seerechtsquellen, anzuvertrauen. Es wurde jetzt im See-

1) Rehme a. a. O. S. 8 u. 34. Statut von Marseille (1253—1255), lib. IV, cap. 24 (Pardessus a. a. O. IV, 277); Span. Partidas v. 1266, part. 5, tit 9, ley 1 (Pard. IV, 44).

2) Rehme a. a. O. S. 24.

3) Rehme a. a. O. S. 68 flg.

handel eine neue Betriebsweise herrschend. Man sandte als Vertreter des Reeders einen Geschäftsführer, den sogenannten patronus, an Bord ausser dem ihm unterstellten ναύκληρος, welcher nur die technische Leitung hatte.[1] Die Bestellung des patronus wurde dann in den meisten Seegesetzen obligatorisch. Die Reeder suchten diese Vorschriften zu umgehen, indem sie selbst, wie sie es früher getan, mitfuhren, den patronus beaufsichtigten und ihren Einfluss in vollem Umfange geltend machten. Dies wurde ihnen aber vielfach verboten.[2] Dieser Veränderung der tatsächlichen Verhältnisse musste auch auf rechtlichem Gebiete notwendig Rechnung getragen werden.

Es entwickelt sich daher, im Wege des Gewohnheitsrechts eine Beschränkung der Haftung des Reeders in allen Fällen, in welchen er aus den Rechtsgeschäften oder Delikten seiner Angestellten verpflichtet wird.[3]

Im 16. und 17. Jahrhundert bildete sich dann besonders das sogenannte Abandonsystem aus, das zwar die unbeschränkte Haftung des Reeders als ausnahmslose Regel anerkannte, gemildert aber durch die der römischen noxae datio nachgebildeten Bestimmung, dass der Reeder sich durch Abtretung von Schiff und Fracht an den Gläubiger von seiner Verpflichtung be-

1) Rehme a. a. O. S. 35, 41 flg.; Seerecht v. Amalfi cap. 18 Venedig Stat. v. 1255 cap. 31.

2) z. B. durch das Statut von Venedig 1255 (Pard. V, 28 flg.).

3) Consolato del mare cap. 141, 183 (Pard. II S. 155, 206 flg.), Oléron Art. 1, 3 u. 6 (Pard. I, S. 323 flg. 327); Danziger Willekür von 1455 Art. 5, Stat. v. 1597 cap. 16 (Pard. 3 S. 464, 475); Wisby 1505 Art. 15 u. 43 (Pard. I, S. 470, 492; Hanserezes v. 1614 tit. 10 Art. 2 u. 4 (Pard. 2 551 flg.); vergl. Rehme a. a. O. S. 12.

freien kann. Dies System besteht noch heute in den meisten modernen Seerechten, so im französischen Recht[1] und ihm folgend im belgischen[2], niederländischen,[3] italienischen[4] und spanischen[5] Gesetzbuch[6], jedoch nirgend in voller Reinheit. Der code de commerce bestimmt: „Tout propriétaire de navire est civilement responsable de faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. — Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci — dessus par l'abandon du navire et du fret."

Als weitere Art der beschränkten Haftung hat sich herausgebildet die Haftung bis zu einem Maximalbetrage, der sich entweder nach der Grösse des Schiffes (englisches oder Geldhaftungssystem) oder nach dem Geldwert von Schiff und Fracht (nordamerikanisches System) richtet.[7] Das deutsche Seerecht, dem das Binnenschiffahrtsgesetz folgt, hat im Interesse des Reeders aber auch dritter Personen die Haftung dahin modifiziert, dass der Reeder bezw. der Schiffseigner nicht nur für die Rechtsgeschäfte des Schiffers, sondern auch für alle vom Schiffer oder der Schiffsmannschaft in Ausübung ihrer Dienstverrichtung begangene rechts-

1) Code de commerce Art. 216 (mod. d. Gesetz v. 14. Juni 1841 und 12. August 1885).

2) Code de commerce, Buch II (1879) Art 7.

3) HGB. von 1838, Art. 321.

4) HGB. von 1882, Art. 491.

5) HGB. von 1885, Art. 587.

6) Ferner denn auch in geringerem Umfange: Brasilien (Codigo com. v. 1850, Art 494); Chile (HGB. v. 1864 Art. 879 flg); Argentinien (HGB. v. 1889 Art. 880 u. 912) u. a. m.

7) Boyens-Lewis Bd. I, S. 186/187.

widrigen Schädigungen einzustehen hat, andererseits ist sie auf Schiff und Fracht beschränkt (beschränkte, nicht persönliche Haftung).

Weiter gibt es Fälle, in denen der Schiffseigner oder Reeder, „persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht" haftet (dinglich-persönliche Haftung).

Neben oder an die Stelle der beschränkten (nicht persönlichen) Haftung tritt endlich eine auf einen bestimmten Betrag beschränkte persönliche Haftung (beschränkt-persönliche Haftung), dann, wenn der Schiffseigner oder Reeder die normale Befriedigung des Gläubigers aus dem Schiffsvermögen willkürlich vereiteln, oder wenn sie dieselbe willkürlich erschweren oder wenn das Landvermögen zu Schaden des Schiffsvermögens bereichert wird.

Nach dem bisher Gesagten kann die Haftung des Schiffseigners oder des Reeders in folgenden vier Gestalten erscheinen:

1. Sie haften unbeschränkt (rein persönlich),
2. sie haften dinglich-persönlich,
3. sie haften beschränkt (nicht persönlich) und
4. sie haften beschränkt-persönlich.

Von diesen vier Arten der Haftung bildet die rein persönliche Haftung die Regel, d. h. sie tritt überall da ein, wo die beiden Gesetze nicht eine der anderen Arten besonders vorschreiben. Die Fälle jedoch, in denen eine unter den Ziffern 2—4 genannte Haftung eintritt, überwiegen wirtschaftlich bedeutend; diese werden wir daher auch, bei der folgenden vergleichenden Darstellung der Haftung des Schiffseigners und des Reeders im Einzelnen vorwegnehmen.

II. Im Einzelnen.

A. Die beschränkte (nicht persönliche) Haftung des Schiffseigners und des Reeders.

1. Übereinstimmende Fälle.

A. Der Schiffseigner und der Reeder haften beschränkt aus Rechtsgeschäften, welcher der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse geschlossen hat,[1] während der Schiffer garnicht haftet.[2] Die Gläubiger haben hier Schiffsgläubigerrechte.[3]

Im römischen Rechte, welches eine direkte Stellvertretung nicht anerkannte, konnte eine unmittelbare Berechtigung des exercitor nur dann eintreten, wenn dieser, wie es in den ältesten Zeiten im Seehandel allgemein üblich gewesen zu sein scheint,[4] ein Sklave war. Eine unmittelbare Verpflichtung wurde erst später durch die actio exercitoria gegeben, eine actio adiecticiae qualitatis, mit welcher der Reeder neben dem Schiffer in Anspruch genommen werden konnte, soweit es sich um Geschäfte desselben handelte, zu welchen er als ermächtigt galt, „cuius ille präpositus fuit".[5]

Im Mittelalter konnte erst von einer Haftung des Reeders für Handlungen seines Vertreters die Rede sein, als er nicht mehr persönlich das Schiff begleitete,[6] sondern sich des patronus, später des „senyor de la

1) § 4, Abs. 1, No. 1 BSchG.; § 486, Abs. 1, No. 1 HGB
2) § 19 BSchG.; § 533 HGB.
3) § 102 No. 5 BSchG.; § 754 No. 8 HGB.
4) Goldschmidt, Handb. Bd. I, S. 80.
5) L. 1 § 5 und § 7 D. h. t. 14, 1.
6) cf. Rehme a. a. O. S. 35 flg., oben zu S. 29.

nau“ (auch als „gubernator“, „steremanus“, „schiphere“ bezeichnet), als seines Geschäftsführers bediente.[1]

Die Kontrahierbefugnis des patronus mit verbindlicher Kraft für den Reeder ist in den Quellen des früheren Mittelalters nur unvollkommen geregelt. Die Haftung des Reeders ist überall nur eine subsidiäre; nur wenn der Schiffer nicht exigibel ist, haftet Schiff und Fracht.[2]

Im modernen Rechte, wo das Prinzip der direkten Stellvertretung volle Anerkennung gefunden hat, wird nur der Geschäftsherr, für den sein Vertreter kontrahiert, unmittelbar berechtigt und verpflichtet. Demgemäss wird auch der Schiffseigner oder Reeder durch Rechtsgeschäfte des Schiffers aus dem Schiffahrtsbetriebe unmittelbar haftbar gemacht.

Vorausgesetzt ist aber, dass der Schiffer in seiner Eigenschaft als Schiffer, nicht etwa als Vormund des Schiffseigners oder Reeders gehandelt, und dass er die gesetzlichen Befugnisse innegehalten hat.[3] Diese sind im Binnenschiffahrtsgesetz enger begrenzt als im Seerecht. So erstreckt sich die gesetzliche Vertretungsmacht des Binnenschiffers unter keinen Umständen auf eine Reihe der wichtigsten Geschäfte (Veräusserung und Verpfändung des Schiffes,[4] Abschluss von Frachtverträgen.[5] Der Binnenschiffer darf die Vertretung

1) cf. Rehme a. a O. S. 40.

2) So z. B. Schweden 1667 von Karl XI, pars. II, cap. 16 (pars. III, S. 159).

3) Sie ergeben sich für den Binnenschiffer aus § 15 flg. BSchG., für den Seeschiffer aus § 526 flg. HGB.

4) § 15 Abs. 2 BSchG.; abweichend § 528, 530 HGB.

5) § 15 Abs. 2 BSchG.; abweichend § 527, Abs. 2 HGB.

nur auf der Reise ausüben, niemals also,[1] solange sich das Schiff am Heimatsorte oder da befindet, wo der Schiffseigner eine Geschäftsniederlassung hat,[2] und diese Vertretung beschränkt sich auf Geschäfte und Rechtshandlungen, welche zur Ausführung der Reise erforderlich, also notwendig sind.[3] Diese Beschränkungen haben ihren Grund darin, dass der Binnenschiffer weit eher wie der Seeschiffer in der Lage sein wird, sich mit seinem Prinzipal in Verbindung zu setzen und die erforderlichen Instruktionen einzuholen. Auch weil der Binnenschiffer durchschnittlich auf niedrigerer Bildungsstufe steht als der Seeschiffer, hat man jenem nicht eine so umfangreiche Vertretungsbefugnis eingeräumt als diesem.

B. Der Schiffseigner und der Reeder haften beschränkt für Ansprüche wegen Nicht- oder nicht gehöriger Erfüllung eines vom Schiffseigner oder Reeder abgeschlossenen Vertrages, dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat.[4] Die Gläubiger geniessen Schiffsgläubigerrechte.[5]

Vorausgesetzt ist also zunächst, dass der Vertrag

---

1) Abgesehen von der stets zugelassenen Ausstellung von Ladescheinen (§ 16 Abs. 2 BSchG.).

2) § 15 Abs. 1 BSchG.

3) § 15 Abs. 1 BSchG.; abweichend von der Regel des § 527 HGB.: Der Seeschiffer ist zu allen Geschäften und Rechtshandlungen ermächtigt, welche die Ausführung der Reise „mit sich bringt", d. h. es genügt, dass es sich um bei der Seefahrt regelmässig vorkommende Geschäfte und Rechtshandlungen handelt (RG Bd. 13, S. 81). Nur für die Kreditgeschäfte des Seeschiffers ist die Notwendigkeit derselben im einzelnen Falle nachzuweisen (§ 528 HGB).

4) § 4, Abs. 1, No. 2 BSchG.; § 486, Abs. 1 No. 2 HGB.

5) § 102, No. 5 BSchG.; § 754, No. 8 HGB.

durch den Schiffseigner oder Reeder oder einen Vertreter derselben, aber nicht durch den Schiffer abgeschlossen ist, und das die Ausführung des Vertrages im konkreten Falle[1] dem Schiffer obgelegen hat. Der Umfang der Dienstobliegenheiten des Binnen- oder Seeschiffers kann im einzelnen Falle zweifelhaft sein. Er bestimmt sich nach den Anschauungen seemännischer Übung und aus der Natur der Sache.[2] Massgebend ist dafür die Stellung des Binnen- oder Seeschiffers als nautischer Direktoren. Hierher gehören, ausser einzelnen ausdrücklichen Bestimmungen,[3] hauptsächlich die Ausführung von Fracht-, Schleppschiffahrts- und Passagierbeförderungsverträgen.[4] Bei Eingehung solcher Verträge weiss der Dritte, dass der Schiffseigner bezw. Reeder die Erfüllung nicht selbst besorgen, vielmehr durch den Schiffer handeln wird.

Erforderlich ist ferner, dass der Anspruch auf Nichterfüllung, unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines solchen Vertrages sich gründet. Es gehört also nicht hierher der Anspruch auf das nega-

---

1) Dagegen Goldmann a. a. O. S. 10. Er will scheinbar die No. 2 des § 4 Abs. 1 BSchG. Anwendung finden lassen auch für den Fall, dass der Vertrag nicht zur Ausführung gekommen ist, dass diese aber, wenn es dazu gekommen wäre, dem Schiffer kraft seiner Dienstpflichten obgelegen hätte. (Hanseat. OLG. im Hauptblatt 1887 No. 129, dass wie im Text entscheidet).

2) „Nach den allgemeinen notorischen Prinzipien des Seeverkehrs" (Ehrenberg a. a. O. S. 214).

3) Vergl. für den Binnenschiffer die §§ 7, 70, 91, 99 BSchG. und entsprechend für den Seeschiffer die §§ 511 und 512, 632 Abs. 2 und 3, 731, 752 HGB.

4) Die einzelnen Fälle bei Ehrenberg a. a. O. S. 213; Boyens-Lewis a. a. O. S. 223.

tive Vertragsinteresse.[1] Nicht kommt es endlich aber darauf an, ob dieser Anspruch sich stützt auf ein Verschulden der Schiffsbesatzung oder nicht, weil ja Schiffseigner und Reeder kein ausreichendes Mittel zu einer genügenden Kontrolle derselben haben.

C. Der Schiffseigner und der Reeder haften beschränkt für den Schaden, welche eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtung zufügt.[2] Die Gläubiger haben Schiffsgläubigerrechte.[3,4]

Voraussetzung dieser Haftung ist zunächst, dass eine Person der Schiffsbesatzung einen Schaden verursacht hat.

Zur Besatzung eines Binnen- oder eines Seeschiffs gehören der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen.[5]

Unter den Begriff der Schiffsmannschaft fällt das für die eigentlichen Schiffahrtsdienste auf die Dauer angenommene Schiffspersonal.[6]

Zu „allen übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen“ sind erstens — darüber scheint man sich

---

1) Ehrenberg a, a, O. S. 213.

2) § 4, Abs. 1, No. 3 BSchG. in Verbindung mit § 3; § 486, Abs. 1 No. 3 HGB. in Verbindung mit § 485.

3) § 102 No. 5 BSchG.; § 754 No. 9 HGB.

4) Über die geschichtliche Entwicklung dieser Haftung vergl. unten S. 51.

5) § 3, Abs. 2 BSchG.; § 481 HGB.; die neueste Fassung desselben im Gesetz betr. Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuches vom 2. Juni 1902 scheidet die Schiffsoffiziere als besondere Klasse der Mitglieder der Besatzung aus der Schiffsmannschaft aus.

6) Für das Binnenschiffahrtsrecht wird das durch die im § 21 genannten Beispiele; Steuerleute, Bootsleute, Matrosen,

im wesentlichen einig zu sein — sämtliche dauernd auf dem Schiffe angestellten Personen, welche nicht zu Schiffahrtsdiensten angestellt sind, also Ärzte, Zahlmeister, Proviantmeister, ferner Aufwärter (Stewards), Köche, Zimmerleute und Segelmacher zu rechnen, sofern sie nicht gleichzeitig Schiffahrtsdienste verrichten, wie das namentlich auf kleineren Schiffen oft der Fall ist. Es sind darunter aber auch zweitens die nur vorübergehend zu eigentlichen Schiffszwecken auf dem Schiffe beschäftigten Personen zu verstehen, so der Lootse,[1] wenn er nicht Zwangslootse ist,[2] Matrosen, die einem in Not befindlichen Schiff von einem anderen auf kurze Zeit abgegeben werden,[3] ferner die zum Näherholen des Schiffes im Hafen oder zum Vertauen desselben an einer Boje verwendeten Arbeiter.[4] Drittens gehören hierher die auf dem Schiffe vorübergehend angenommenen Personen, welche nicht zu Schiffahrtsdiensten angestellt worden sind, z. B. Arbeiter, welche das Stauen, Beladen und Entlöschen

Schiffsknechte, Schiffsjungen, Maschinisten und Heizer bestätigt. A. M. für den freiwilligen Lootsen: Förtsch a. a. O. S. 80. Für das Seerecht ebenso: Boyens-Lewis a. a. O. Bd. I, S. 145; Boyens bei Goldschmidt a. a. O. S. 58; Haekel ebenda a. a. O. S. 176; Pappenheim bei Gruchot a. a. O. S 343; Makower a. a. O. S, 8; Ehrenberg a. a O. S. 220; Müller a. a. O. S. 17. A. M. Schaps a. a. O. S. 70; er will hier auch solche Personen rechnen, die nur vorübergehend auf dem Schiffe beschäftigt sind. Die von ihm zitierten Entscheidungen (z. B. RG. Bd. 13, No. 29; Bd. 20, No. 16, RG. bei Seuffert Bd. 44, No. 39) sprechen aber nicht für seine Ansicht.

1) u. 2) Siehe weiter unten S. 41 flg.

3) Schaps a. a. O. S. 70,

4) RG. Bd. 13, S. 118. — Jur. Wochenschrift 1896, S. 705, No. 48.

des Schiffs besorgen.[1] aber nur dann, wenn sie der Schiffer selbst angenommen hat, sie also nicht einem selbstständigen Unternehmer unterstellt sind, der im Auftrage des Schiffseigners oder Reeders bezw. der Ladungsbeteiligten das Schiff staut, beladet oder löscht, wie es heutzutage üblich ist.[2]

Abweichend von dieser auch herrschenden Ansicht,[3] die also zu den „übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen" nicht nur die dauernd zu anderen als eigentlichen Schiffsdiensten, sondern auch die nur vorübergehend, sei es zu eigentlichen oder anderen unmittelbaren Schiffszwecken auf dem Schiffe angestellten Personen zählt, äussern sich im Seerecht Ehrenberg[4] und Pappenheim.[5]

Nach der Meinung beider bildet die Kategorie der „übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen nur die zu nicht seemännischen Diensten angeheuerten Personen. Ehrenberg stützt sich auf die Interpretation des Ausdrucks „angestellt". Er nimmt an,

---

1) Seuffert, Bd. 44, No. 39.

2) Hans. OLG. im Hauptbl. 1887, No. 121; Boyens-Lewis a. a. O. Bd. I, S. 159; Boyens bei Goldschmidt a. a. O. S. 68.

3) Für das BSchR.: Mittelstein a. a. O. S 50/51; für das Seerecht: Boyens-Lewis a. a O. S 155/156; Boyens bei Goldschmidt a. a. O. S. 59; Gareis-Fuchsberger a. a. O. S. 898; Makower a. a. O. S. 9; Lamprecht a. a. O S. 89 90; RG Bd. 13, S. 117; Bd. 20, S. 186 Die Praxis ging dabei von der ratio legio aus, dem Reeder, weil er ein Dritten gefährliches Gewerbe betreibe, ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden im Interesse der Sicherheit des Verkehrs für den Schaden haften zu lassen, welcher durch das Verschulden irgend einer Person entsteht, die er zur Bedienung seines Betriebes nötig hat.

4) Ehrenberg a. a. O. S. 221.

5) Pappenheim bei Gruchot a. a. O. S. 342 (vergl. auch seine frühere Ausführung bei Goldschmidt Bd 44, S. 298).

das Gesetz habe mit diesem Worte ausdrücken wollen, dass nur solche Personen zur Schiffsbesatzung zu zählen sind, welche in einem dauernden Dienstverhältnis zum Reeder stehen. Dies Argument ist nicht durchschlagend. Es ist zwar zunächst nicht zu leugnen, dass nach gemeinem Sprachgebrauch bei „angestellt" an eine dauernde Beschäftigung gedacht wird. Das Handelsgesetzbuch verbindet aber mit diesem Begriff zweifellos eine ganz andere Auffassung. So bemerkt Lehmann zu dem Ausdruck „angestellt" im § 56 HGB.:[1] „Unter Angestellten sind keineswegs nur die in einem Dienstverhältnis zum Prinzipal stehenden Personen zu verstehen, vielmehr alle diejenigen, die mit Willen des Prinzipals eine Tätigkeit darin ausüben, die sie nach objektiver Auffassung als zum Verkehr mit dem Publikum geeignet erscheinen lässt." Ähnlich äussert sich Staub:[2] „erforderlich und ausreichend ist, dass die Person mit dem Willen des Prinzipals . . . jedoch nicht notwendig auf Grund eines Vertragsverhältnisses, vorübergehend oder bleibend, berufsmässig in dem Raume mit dem Publikum verkehrt". Das Handelsgesetzbuch versteht also unter „angestellte Personen" durchaus nicht nur solche, welche in einem dauernden Dienstverhältnis zu ihrem Geschäftsherrn stehen.

Nach Pappenheim führt insbesondere die in Rede stehende Ausdehnung des Begriffs der Schiffsbesatzung in Betreff der noch ausser § 481 im Handels-

1) Lehmann-Ring a. a. O. S. 146, No. 1.
2) Staub a. a. O. zu § 56 Anm. 1.

gesetzbuch enthaltenen Vorschriften, welche sich auf die Schiffsbesatzung beziehen, zu keinem sachgemässen Ergebnis und entspricht sie nicht dem Bedürfnis. Wenn § 520 HGB. vorschreibt, jede Veränderung im Personal der Schiffsbesatzung sei in das Schiffstagebuch einzutragen, so müssten demnach auch die zur Verrichtung seemännischer Dienste engagierten Tagearbeiter, also auch die vorübergehend beschäftigten Personen, dort vermerkt werden. Davon könne aber keine Rede sein. Aus welchem Grunde? Beim Einnehmen der Ladung oder ihrer Löschung ereignet sich bekanntlich leicht ein Unfall. Ist es da nicht verständig und im Sinne des § 519 HGB. erheblich, wenn auch über die Annahme und Entlassung einer nur vorübergehend beschäftigten Hülfskraft berichtet wird, damit später festgestellt werden kann, welche Personen bei dem Unfalle auf dem Schiffe tätig waren?

Ähnliche Erwägungen stellt Pappenheim an bei der Ablegung der Verklarung,[1] bei der Haverei,[2] bei der Verteilung des Berge- oder Hülfslohns,[3] bei der Verjährung der Forderungen der Schiffsbesatzung.[4] Auch diese Vorschriften auf vorübergehende Hülfskräfte des Schiffes anzuwenden, hat nicht das geringste Bedenken.[5]

1) § 522, 525, 524 HGB.
2) § 706 Ziffer 5 HGB.
3) § 749 HGB.
4) § 901–903 HGB.
5) Wir müssen uns hier damit begnügen, auf das Nähere bei Boyens bei Goldschmidt a. a. O. S. 65 hinzuweisen, da eine Widerlegung von Pappenheims Ansicht bezüglich aller genannten Paragraphen zu weit führen würde. Auch auf die weiteren Ausführungen Pappenheims (insbesondere auf S. 361/363, 370, 372) kann deshalb hier nicht weiter eingegangen werden.

Das Resultat unserer Untersuchung ist also, dass zu den auf dem Schiffe angestellten Personen ausser dem Schiffer und der eigentlichen Schiffsmannschaft im engeren Sinne auch alle sontigen Personen zu verstehen sind, ohne Rücksicht darauf, ob sie sich auch in einem dauernden Vertragsverhältnis befinden oder nicht.

Für diese Ansicht spricht auch das Binnenschiffahrtsgesetz. Es bestimmt im § 3 Abs. 2:

„Zur Schiffsbesatzung gehören der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen, mit Ausnahme des Zwangslootsen."

Aus dem Zusatz „mit Ausnahme des Zwangslootsen" geht deutlich hervor, dass das Gesetz den freiwilligen Lootsen als zur Besatzung gehörig ansieht. Dieser ist aber nur vorübergehend auf dem Schiffe tätig. Die genannte Bestimmung dürfen wir zur Auslegung des § 481 HGB. zu Hülfe nehmen, weil anzunehmen ist, dass in unserer Schiffsgesetzgebung der Begriff der Schiffsbesatzung einheitlich behandelt ist.

Aus dieser Vorschrift ergibt sich zugleich, dass sowohl nach Binnenschiffahrts-, als auch nach Seerecht der Zwangslootse nicht zur Schiffsbesatzung zu rechnen ist.[1] Das folgt ferner daraus, dass § 738 HGB., der gemäss § 92 BSchG. auch auf die Binnenschiffahrt anzuwenden ist, den Zwangslootsen der Schiffsbesatzung gegenüberstellt. Man könnte freilich einwenden, dass

1) Auch den Zwangslootsen wollen im Seerecht zur Schiffsbesatzung rechnen: Haekel a. a. O. S. 193 und Lamprecht a. a. O. S. 89 flg.; Pöhls a. a. O. S. 248 rechnet ihn geradezu zur Schiffsmannschaft.

§ 738 HGB. und damit auch § 92 BSchG. nur für den Fall der Schiffskollision die Einreihung des Zwangslootsen in die Schiffsbesatzung ausschliesst. Eine solche Auffassung verträgt sich aber nicht mit dem Prinzip, aus welchem die Befreiung des Reeders von der Haftpflicht des § 738 HGB. hergeleitet ist, dass auch für das Binnenschiffahrtsrecht als massgebend anzusehen ist. Man ging nämlich von folgender Erwägung aus: „Es würde als eine ungerechtfertigte Härte gegen den Reeder erscheinen, wenn er für die Versehen einer Person haften sollte, deren Aufnahme oder Nichtaufnahme und deren Wahl nicht in der Willkür seines Vertreters gestanden, sondern wozu eine höhere Macht denselben gezwungen habe."[1] Danach bezeichnete man allgemein die Einsetzung des Zwangslootsen als durch höhere Macht erfolgt. Man muss daher ausser den von dem Zwangslootsen beim Zusammenstoss, auch jeden sonst von ihm verursachten Schaden für durch vis major angerichtet erklären.[2]

Als Zwangslootse gilt nach der herrschenden Ansicht jeder Lootse, zu dessen Annahme der Schiffer im Interesse des Schiffahrtsverkehrs durch obrigkeitliche Anordnung gezwungen ist und dem er die Führung übertragen muss.[3] [4]

1) Prot. S. 2792.

2) Für das Seerecht Wagner, Beiträge S. 87; Lewis-Boyens a. a. O. S. 156.

3) RG. Bd. 7, No. 8; Bd. 19, No. 2; ROHG. Bd. 11, No. 105; Boyens-Lewis a. a. O. Bd. 1, S. 156; Ehrenberg a. a. O. S. 223.

4) Lootsenzwang herrscht für die altpreussischen und die mecklenburgischen Häfen (vergl. die bei Boyens-Lewis a. a. O. Bd 1, S. 157 Anm. 2 und bei Wagner, Beiträge S. 46 flg. zitierten Verordnungen). Zwangslootse ist der Lootse im

Nach Wagner[1] genügt schon ein privatrechtlicher Zwang, und dieser soll in der Pflicht zur Entrichtung des Lootsengeldes für den Fall, dass der Lootse nicht angenommen wird, bestehen. Gegen diese Ansicht spricht schon der Umstand, dass es dann in der Wahl des Schiffers steht, ob er mit demselben Geldopfer mit oder ohne Lootsen fahren will. Mit unserer Auffassung stimmte auch die Praxis der Hamburger Gerichte überein, welche diejenigen Lootsen, welche der Schiffer nicht zu nehmen braucht, für die er aber das Lootsengeld an den Staat bezahlen muss, ob er sie annimmt oder nicht, z. B. die Hamburger Admiralitäts- und Kreuzerlootsen, nicht als Zwangslootsen betrachtete.[2]

Von den ausserdeutschen Staaten lassen Frankreich und Belgien den Reeder für das Verschulden jedes Lootsen haften, während England, Portugal und Schweden den Reeder nur für das Verschulden des

„Kaiser Wilhelm-Kanal" (§§ 6 u. 12 der Betriebsordnung; RG. vom 28. Okt. 1896, Jur. Wochenschrift S. 673). Der Hamburger Hafenlootse ist jetzt — abweichend vom bisherigen Rechte (vergl. Hans. OLG. im Hauptbl. 1895 No. 33) — nach § 5 des Hamburger Hafengesetzes von 2. Juni 1897 (Hamburger GS. 1897 Abt 1 No. 22, S. 26 flg.) nicht mehr Zwangslootse. Der Oberweserlootse ist nicht als Zwangslootse anzusehen (vergl § 18, 33 der Vorschriften über die Schiffahrt auf der Weser oberhalb der Kaiserbrücke in Bremen; Mittelstein a. a. O. Bd. II, S 332, 340), ebenso nicht der Unterweser- und der Unterelbelootse, (vergl. Mittelstein a. a. O. Bd. I, S. 51; Hafenordnung von Bremerhaven vom 20. Dezember 1890, Bremisches Gesetzblatt 1891, S. 57). Für den Rhein und die Oberelbe ist die Einführung von Zwangslootsen verboten (Mittelstein Bd. II, S. 197, 364).

1) Wagner, Beiträge, S. 84 flg.

2) Hamburger Handels-Ger. Ztg. I, No. 202, II, No. 59, No. 151; vergl Wagner, Beiträge, S. 86.

freiwillig angenommenen, nicht für das des Zwangslootsen verantwortlich macht.[1] In Deutschland und England besteht aber eine starke Strömung, die Haftpflicht der Reeder auch auf Versehen des letzteren auszudehnen.[2] Diese Frage ist auch vor kurzem auf dem internationalen Seerechtskongress in Hamburg erörtert worden, und es ist dort der Art. 6 des „Entwurfs eines Vertrages betreffend ein einheitliches Recht über Zusammenstoss von Schiffen", wonach der Reeder für Verschulden des Zwangslootsen haften soll,[3] genehmigt worden.

Um den Schiffseigner oder Reeder ersatzpflichtig zu machen, muss aber ein für den Schaden ursächliches Verschulden des Besatzungsmitgliedes vorgelegen haben. Diese Verschuldung kann entweder in einem Tun oder einem Unterlassen bestehen, wenn nur durch letzteres eine Verpflichtung zu einer fürsorgenden oder schützenden Tätigkeit verletzt wird,[4] z. B. unterlassene oder vorschriftswidrige Anbringung von Lichtern zur Nachtzeit,[5] unterlassene Abgabe der nötigen Signale bei Nebel oder bei Sichtigwerden von Schiffen,[6] ferner unterlassene Vorsicht beim Ausbringen

1) Boyens-Lewis, I, S. 156 Anm. 3; Lewis bei Endemann a. a. O. S. 121 Anm. 16; Ehrenberg, S 223 Anm. 164.

2) Boyens-Lewis I, S. 158.

3) Gütschow a. a. O. S. 6.

4) ROHG. Bd. 13, S. 116.

5) Art. 1—14 der „Verordnung zur Verhütung des Zusammenstosses der Schiffe auf See" vom 9. Mai 1897 (vergl. auch die Ergänzung durch Verordnung vom 16. Okt. 1900). Diese Verordnung gilt auch für Binnenschiffe, welche auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern verkehren.

6) Art. 15 u. 28 der Verordnung vom 9. Mai 1897.

des Ankers, nicht gehörige Verproviantierung des Schiffes u. a. m.

Wird die beschädigende Tat im Zustande der Bewusstlosigkeit oder in einem die freie Willensbestimmung ausschliessenden Zustande krankhafter Geistesstörung[1] oder von einer jugendlichen Person, der die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderlichen Einsicht fehlt,[2] verübt, so tritt die Haftung des Schiffseigners oder Reeders nicht ein, es sei denn, dass der Täter sich durch geistige Getränke oder ähnliche Mittel in den Zustand der Bewusstlosigkeit versetzt hat.[3]

Aber nicht für jedes Verschulden der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen sind der Schiffseigner oder Reeder verantwortlich, sie haben nur den Schaden zu ersetzen, den die Besatzungsmitglieder in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen verursachen. Es genügt also nicht, dass der Schaden nur gelegentlich der Diensthandlungen von jenen zugefügt ist, sondern er muss durch die fehlerhafte Verrichtung der Dienstleistung selbst bewirkt sein. Wenn z. B. die Besatzungen zweier Schiffe in Streit darüber geraten, dass beide an derselben Stelle im Hafen anlegen wollen und hierbei ein Mann des einen Schiffes von der Besatzung des anderen getötet wird, so ist der Schiffseigner oder Reeder des letzteren nicht verantwortlich.[4] Wenn aber bei der Landung zwecks Befestigung des Schiffes ein Tau von der Mannschaft so ungeschickt

1) § 827 BGB.
2) § 828 BGB.
3) § 827 Satz 2 BGB.
4) Vergl. Protok. zum HGB. IV, S. 2029.

ausgeworfen wird, dass jemand dadurch verletzt wird, oder wenn bei der Löschung eines Schiffes ein Schiffsmann vorsätzlich oder aus grober Fahrlässigkeit einen Ballen Ware ins Wasser wirft, dann ist der Schiffseigner oder Reeder verantwortlich. —

Die Gruppe C trifft hauptsächlich die Haftung des Schiffseigners und des Reeders für ausserkontraktliche Schäden,[1] wie besonders für die Schäden an Schiff und Ladung infolge eines von der Schiffsbesatzung verschuldeten Schiffszusammenstosses.[2] Mit der letzteren Materie hat sich vor kurzem das Comité maritime international in Hamburg, das den Zweck verfolgt, die Ausbildung eines einheitlichen (privaten) Seerechts zu fördern und damit die Misstände, die sich durch die zum Teil grundsätzliche Verschiedenheit der Seegesetzgebungen für den internationalen Handelsverkehr und den maritimen Kredit ergeben, zu beseitigen, eingehend beschäftigt. Der von einer auf der letzten Konferenz in Paris gewählten Sonderkommission in Vorschlag gebrachte „Avant-projet du Traité relatif à un Droit uniforme sur les abordages"[3] wurde genehmigt, aber erst nach lebhafter Diskussion. Besonders hat Gütschow den Entwurf kritisiert. Nachdem

---

1) Es kann darunter auch die Haftung für Schäden innerhalb eines Vertragsverhältnisses fallen, sofern für dieses nicht in den Gesetzen abweichende Bestimmungen getroffen sind.

2) § 92 flg. BSchG. in Verbindung mit § 734 flg. BGB.; aber auch für alle sonstigen ausserkontraktlichen Schadensfälle, also z. B. auch für Beschädigungen an Brücken, Schleusen, Bollwerken u. dergl., auch für die Verletzung des Körpers oder der Gesundheit von Personen.

3) Siehe Gütschow, Die Beseitigung der Haftung des Reeders für Kollisionsschäden, S. 5.

er als schwerstes Bedenken empfunden hatte, dass der Vertragsentwurf über den Umfang der Reederhandlung keine nähere Vorschriften enthält, vielmehr die Entscheidung darüber in Artikel 11 dem Recht der einzelnen Staaten überlässt, führte er im einzelnen seine bereits früher vertretene Ansicht[1] aus, die besondere Haftung des Reeders aus Schiffskollisionen, wie die ausserkontraktliche Haftung desselben aus Verschulden der Schiffsbesatzung überhaupt müsse beseitigt werden.[2] Er tritt damit für eine prinzipielle Änderung des zur Zeit überall, wenn auch im einzelnen in verschiedener Gestaltung, geltenden Rechts ein, für eine Änderung, die naturgemäss auch eine entsprechende Änderung unseres Binnenschiffahrtsrechts, auf welches die bestehenden Vorschriften über die Haftung des Reeders übertragen sind, nach sich ziehen würde. Und gerade deswegen ist es von besonderem Interesse, zu diesem Reformvorschlag Stellung zu nehmen.

Gütschow meint zunächst,[3] die ausserkontraktliche Haftung des Reeders für Verschulden der Besatzung sei mit den Grundsätzen des allgemeinen Rechts unvereinbar. Sie müsse sich lediglich nach gemeinem Rechte richten, wie es im § 831 BGB. niedergelegt sei:

„Wer einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, ist zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den der andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Die Ersatzpflicht tritt

1) In der unter Anmerkung 3 S. 46 genannten zu Hamburg erschienen Broschüre.

2) Gütschow a. a. O. S. 9 - 26; S. 26, 31 Ziffer 2.

3) Gütschow a. a. O. S. 13 flg.

nicht ein, wenn der Geschäftsherr bei der Auswahl der bestellten Person . . . . . die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet. . . . ."

Diese Ansicht mache die Haftung des Reeders illusorisch, da die Anstellung eines patentierten Schiffers an sich dem Reeder stets a priori den Beweis sichere, die erforderliche Sorgfalt angewandt zu haben.

Gegen diese Ausführungen spricht die Erwägung, dass der § 831 BGB. „nur gedacht ist als Vorschrift für den gewöhnlichen bürgerlichen Verkehr, für einen handwerksmässigen Gewerbetrieb".[1] Wo immer aber im Verkehrsleben Betriebe auftauchen, die mit besonderen Gefahren für andere verbunden sind, — und dazu ist unzweifelhaft der Schiffsbetrieb zu zählen, denn er ist ganz besonders geeignet, Gefährdungen dritter Personen und ihres Eigentums herbeizuführen — ist auch eine gesteigerte Haftpflicht am Platze. Unsere Gesetzgebung hat diesen Gesichtspunkt auch anerkannt bei Betrieben, die wie der Schiffsbetrieb über das gewöhnliche Maas hinaus Gefahren bringen, bei den Betrieben von Eisenbahnen, Bergwerken und Fabriken.[2]

Für die Beseitigung der ausserkontraktlichen Haftung des Reeders für Verschulden der Besatzung macht Gütschow ferner geltend,[3] heutzutage seien Schiff und Ladung regelmässig versichert, jeder Beschädigte

1) Boyens, Vorschläge a. a. O. S. 88.

2) Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 (abgeändert durch EG. z. HGB. Art. 42) für Verletzung und Tötung von Personen; vergl. dazu Preuss. Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 § 25 für Beschädigung von Sachen (EG. z. BGB. Art. 105) Preuss. Bergwerksgesetz vom 24. Juni 1865 §§ 137, 148, für Schaden an fremdem Grundeigentum (EG. z. BGB. Art. 67).

3) Gütschow a. a. O. S. 24 flg.

werde sich an seinen Versicherer halten, dieser werde den Regress gegen den Reeder nehmen, der seinerseits wieder sich an dem Casco-Assekuradeur erholen werde. „Für die Assekuradeure gleichen sich aber die Beträge, die sie von den andern Assekuradeuren erstreiten können und die sie anderen Assekuradeuren zu zahlen haben, aus.“ Durch das Institut der Versicherung habe also die Reederhaftung tatsächlich ihre Bedeutung verloren.

Diese Meinung verkennt die selbstständige Bedeutung der rechtlichen gegenüber den wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Es kann nicht als gleichbedeutend behandelt werden, ob man dem Beschädigten einen Ersatzanspruch gegen den Schädiger gewährt oder ob man ihn auf einen Anspruch gegen den Versicherer verweist. Im ersteren Falle ist der Beschädigte besser gestellt, denn ihm gebührt durch die Art der Entstehung des Schadens zunächst ein Ersatzanspruch ohne weiteres, während er im anderen Falle auf die Bereitwilligkeit des Versicherers, den Schaden ohne besondere Vergütung zu tragen, angewiesen ist.[1] Und wenn nun der Beschädigte aus irgend einem Grunde nicht in der Lage war, Versicherung zu nehmen oder wenn seine Versicherung aus irgend einem Grunde ungültig ist, dann muss er den erlittenen Schaden selbst tragen, auch wenn er ihm vielleicht von einem andern vorsätzlich zugefügt worden ist!! Durch eine derartige Regelung, einen wirtschaftlichen Zwang zur Versicherung, wird unser Rechtsgefühl auf das schwerste verletzt werden,[2] in ihr tritt eine

1) Vergl. hierzu Grundtvig a. a. O. S. 260 flg.
2) Boyens, Vorschläge S. 86.

bedauerliche Missachtung des Rechts im Vergleich zur Wirtschaft zu Tage, denn man wird die Kosten und das Risiko der Versicherungsnahme dem Gefährdeten aufbürden, um den ihn fahrlässig oder vorsätzlich Schädigenden frei ausgehen zu lassen.

Mit Recht weist Gütschow darauf hin,[1] dass die Kollisionsprozesse häufig langwierig und kostspielig sind und sich gerade bei ihnen der nachträglichen Feststellung der tatsächlichen Vorgänge bisweilen ungewöhnlich grosse Schwierigkeiten in den Weg stellen.

Aber deswegen die Ersatzpflicht für alle Fälle zu beseitigen, wäre doch bedenklich. Denn nicht immer oder auch nur regelmässig kommt es einem sicheren Rechte gegenüber zum Prozesse und auch nicht in allen Kollisionsprozessen sind die tatsächlichen Vorgänge der Kollision schwer festzustellen. Gütschow übersieht, dass das für die Reedereien und Assekuradeure kostenlose Verfahren vor unseren Seeämtern sich als ein vorzügliches Mittel einer möglichst frühen und eingehenden unparteiischen Ermittelung des Sachverhalts bewährt hat,[2] er beachtet ferner nicht, dass der Fortfall der materiellen Haftung des Reeders und damit der kontrollierenden Spruchpraxis der Gerichte in Schiffskollisionssachen eine Erdrückung der kleinen Schiffe durch die grossen zur Folge haben würde. Die grossen Schnelldampfer, über deren rücksichtsloses Fahren schon jetzt Klagen laut werden, würden noch rücksichtsloser fahren und die Sicherheit des Schiffahrtsverkehrs aufs äusserste gefährden.[3]

1) Gütschow a. a. S. 24.
2) Boyens, Vorschläge, S. 90.
3) Boyens, Vorschläge, S. 87.

Ebenso unzutreffend ist die Ansicht von Gütschow die ausserkontraktliche Haftung des Reeders für Verschulden der Besatzung stamme erst aus verhältnismässig neuer Zeit.[1]

In den älteren germanischen Seerechtsquellen ist allerdings von einer Haftung des Reeders für Verschulden der Schiffsbesatzung im allgemeinen noch nicht die Rede. Nur der Schuldige haftet.[2] Aber beim Schiffszusammenstoss ist diese Haftung schon in den ältesten germanischen Quellen anerkannt.[3] Für die Haftpflicht nach deutschem Rechte ist es ja charakteristisch, dass derjenige, welcher den Schaden verursacht, nicht derjenige, welcher ihn verschuldet hat, verantwortlich gemacht wird, und bei der Schiffskollision gilt als Urheber des Schadens, als das schädigende Subjekt das Schiff. Übertragen in unsere Rechtssprache, der die Idee der Sachhaftung fremd ist, bedeutet dies nichts anderes, als dass der Reeder, und zwar nur mit dem Schiffe, d. h. beschränkt, in Anspruch genommen wird. Seit Ausgang des Mittelalters findet sich eine einheitliche Behandlung in der Haftung des Reeders für das Verschulden der Schiffsbesatzung. Mag diese den Schaden durch einen Schiffszusammenstoss oder auf sonstige Weise verursacht haben, stets haftet der Reeder.[4] Gleiche Bestimmungen enthalten in dieser Beziehung alle neueren Gesetze, jedoch ist in einzelnen derselben die Haftung auf Vorsatz,[5] in anderen auf Vorsatz und

1) Gütschow a. a. O. S. 20 flg.
2) Rehme a. a. O. S. 83 flg.
3) Rehme a. a. O. S. 88 flg.
4) Rehme a. a. O. S. 136 flg.; S. 130 flg.
5) Hamburger Assekuranz- und Hawereyordnung von 1731 Tit. 8, Art. 2.

grobe Fahrlässigkeit[1] der Besatzung beschränkt, während ein leichtes Verschulden derselben dem Zufall gleichgestellt wird; in einigen Rechten ist die Haftung des Reeders eine unmittelbare,[2] in anderen dagegen eine subsidiäre.[3] Für Deutschland hat diese Entwicklung ihren Abschluss gefunden im Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch vom 5. Juni 1869, in neuer Fassung vom 10. Mai 1897.

Und wie Gütschow in der Haftung des Reeders aus dem Verschulden der Schiffsbesatzung eine Härte gegen den Reeder sieht, so erblickt er in der Beschränkung dieser Haftung eine Ungerechtigkeit gegen den Gläubiger.[4]

„Ist jemand von einem anderen schuldvoller Weise geschädigt, so erfordert es die Gerechtigkeit, dass er ihm den Schaden ersetzt, soweit sein Vermögen reicht."

Diese Erwägung ist schon deshalb unzutreffend, weil es sich hier nicht um eine Haftung aus Verschulden, sondern um eine Haftung ohne Verschulden handelt.

Wir müssen uns hier mit dieser kurzen Kritik der Vorschläge von Gütschow begnügen. Sie dürfte aber ausreichend erkennen lassen, dass eine Änderung der bestehenden Vorschriften über die Haftung des Reeders für Verschulden der Besatzung, von welche

1) Allgemeines LR. II, 8 Art. 1911; Lamprecht a. a. O. S. 30 flg.; RG. Bd. 21, S. 138.

2) Vorbildlich war die Ordonnance de la marine von 1681 II, 8 Art. 2 und III, 7 Art. 4.

3) Allg. LR. II, 8 Art. 1528; Lewis bei Endemann a. a. O. Bd. IV, S. 42; Boyens-Lewis a. a. O. Bd. I, S. 176 und die dort angeführten Gesetze.

4) Gütschow a. a. O. S. 15 flg.

seine besondere Haftung aus Schiffskollisionen nur ein Anwendungsfall bildet, und damit auch als notwendige Rechtsfolge eine entsprechende Änderung unseres Binnenschiffahrtsrechts vorerst nicht befürchtet zu werden braucht. —

Es bleibt hier noch der Punkt zu besprechen, der in Literatur und Judikatur Anlass zu vielfacher Erörterung gegeben hat, ob der Schiffseigner oder der Reeder vertragsmässig die Haftung für mangelhafte Kontraktserfüllung des Schiffers oder Verschulden der Schiffsbesatzung insbesondere hinsichtlich des Frachtvertrages ausschliessen kann.

In den Ladescheinen des Flussfrachtgeschäfts (auch Binnenkonnossemente oder einfach Konnossemente genannt) sowie der Konnossemente des Seefrachtgeschäfts sind feststehende Klauseln zur Ausbildung gelangt, vermittels derer sich die Schiffseigner oder Reeder namentlich von der ihnen nach den §§ 3, 4, 58 BSchG. bezw. den §§ 485, 486, 606 HGB. obliegenden Haftung freizuzeichnen pflegen. Es ist aber zu beachten, dass keineswegs die Frage dieser Haftung durch Konnossementsklauseln abweichend vom geschriebenen Rechte geregelt wird, sondern dass das Gleiche mehr oder weniger für alle aus dem Frachtvertrage sich ergebenden Rechte und Pflichten der Parteien (§§ 26 flg. BSchG ; §§ 556 flg. HGB.) gilt.

Dass eine solche Freizeichnung regelmässig vollkommen rechtsbeständig ist, unterliegt keinem Zweifel, weil die genannten Gesetzesvorschriften einen dispositiven Charakter tragen. Die Befugnis hierzu findet ihre Grenze lediglich in den Geboten der Sittlichkeit. Un-

sittliche Verträge sind nichtig,[1] und unsittlich ist es insbesondere, wenn jemand sich unter Ausbeutung der Notlage, des Leichtsinns oder der Unerfahrenheit eines anderen Vorteile versprechen lässt, deren Wert ausser allem Verhältnisse zu seinen Leistungen steht,[2] unsittlich ist es ferner, wenn sich jemand von vornherein die Haftfreiheit wegen eigenen Vorsatzes ausbedingt.[3] Als gegen die guten Sitten verstossend dürften z. B. die Vereinbarungen: „steamer not responsible for anything", oder „free from all accidents, loss and damage of whatsoever nature or kind, and however occasioned" oder „not liable for any loss, detriment or damage to any goods, which are capable of being covered by insurance" zu gelten haben.[4]

Die Klauseln sind nun von verschiedenen Seiten angefochten worden, und es ist die Forderung aufgestellt worden, es solle ähnlich wie den Eisenbahnen in dem § 471 HGB., so auch den Schiffseignern bezw. den Reedern das Mass der Haftung vom Gesetze diktiert und ihnen nur in gewissen, gesetzlich ausdrücklich aufgestellten Fällen und Grenzen die Einschränkung der Haftung durch Vertrag gestattet werden.

1) § 138 Abs. 1 BGB.

2) § 138 Abs. 2 BGB.

3) § 276 Abs. 2 BGB.; nicht wegen desjenigen seiner Leute: § 278 Abs. 2 BGB Von der Haftung für Handlungen und Unterlassungen aller Hülfspersonen ist daher Freizeichnung nöglich. Dies war in der älteren Judikatur streitig; die Frage wurde aber in weitüberwiegendem Masse bejaht (vergl. ROHG. 25, No. 42; Hans. OLG im Hauptbl. 1894, No. 12; RG. 20, No. 25; 25 No. 24; Voigt, „Zum See- und Versicherungsrecht", S. 38 flg.; Lewis bei Endemann a. a. O. S. 180).

4) Ähnlich Boyens-Lewis a. a. O. Bd. II, S. 108; Boyens, Vorschl., S. 95; A. M. Hans. OLG. im Hbl. 1894, No. 12; Schaps a. a. O. S. 424 Anm. 31 zu § 606 HGB.

Für das Seefrachtgeschäft wurde diese von Voigt[1] und Lewis[2] motivierte Forderung veranlasst durch den Versuch, ein einheitliches Konnossementsformular einzuführen, die sogenannte „Conference-Form", welches von der „Association of the reform of the law of nations" auf deren Konferenz in Liverpool (1882) beschlossen wurde und, wie Lewis[3] sagt, die Befreiungsklauseln bis ins Ungemessene ausdehnte. Der Versuch ist nur von mässigem Erfolg gewesen. Mehrfach haben die aufgestellten Regeln eine Änderung erfahren, so auf den Tagungen der genannten Associationen in Hamburg (1885) und London (1887 und 1893), und eingeführt ist das in Hamburg vereinbarte Formular nur von einigen grossen, deutschen, namentlich den hanseatischen Reedereien,[4] und auch nur mit mehreren Modifikationen.

Ein gesetzgeberisches Einschreiten hat nur in Nordamerika stattgefunden. Das nordamerikanische Bundesgesetz vom 13. Februar 1893 (nach dem Antragsteller „The Harter Act" benannt)[5] hat Vorschriften zwingenden Rechts über die Reederhaftung; es adoptiert im wesentlichen die hanseatischen Frachtbedingungen und erklärt jede weitere Beschränkung der Haftpflicht für null und nichtig. Eine gesetzliche Einschränkung

---

1) Vergl. Voigt, Gutachten a. a. O.

2) Lewis, Konossementsklauseln a. a. O.

3) Lewis, Klauseln a. a. O. S. 11.

4) Ein Abdruck der hanseatischen Frachtbedingungen befindet sich bei Boyens-Lewis a. a. O. Bd. II, S. 383.

5) Den englischen Text bietet Schaps a. a. O. S. 345, 422 und Boyens-Lewis, Bd. II, S. 387, 389. Eine Übersetzung findet sich bei Wittmaack bei Goldschmidt a. a. O. S. 75.

der Vertragsfreiheit der Reeder ist ausserdem nur noch in Japan seit 1899 vorhanden.[1]

Bei dieser Sachlage entsteht nun die Frage, ob es sich auch bei uns empfiehlt, die Vertragsfreiheit sowohl des Reeders als auch des Schiffseigners durch zwingende gesetzliche Bestimmungen zu beschränken.[2]

Dafür sprechen folgende Erwägungen:

Die Klauseln gefährden die Lage des Verladers[3] aufs äusserste. Der Verlader steht nicht dem einzelnen Ablader gegenüber, der, wie seine sonstigen Bedingungen, so die über das Mass der von ihm zu tragenden Verantwortlichkeit nach Angebot und Nachfrage zu regeln hätte, sondern den mehr und mehr zu einer monopolartigen Stellung gelangten Schiffahrtsgesellschaften, welche dem Verlader die Bedingungen für die Beförderung seiner Güter einfach diktieren können. Will aber der Verlader seine Waren überhaupt befördert haben, so muss er sich diese Klauseln gefallen lassen, wodurch er gezwungen wird, manche Schäden, die er ordentlicher Weise nicht zu tragen haben sollte, zu übernehmen, oder aber den Transport seiner Güter ganz unzuverlässigen Transportunternehmern übergeben, die vielleicht von der Aufnahme der Klauseln absehen dürften.

---

1) Vergl. Boyens, Vorschläge a. a. O. S. 92.

2) Im Seerecht äussern sich neuerdings dazu Gütschow a. a. O. S. 28; Boyens, Vorschläge a. a. O. S. 91 flg.; Pappenheim in der Krit. Vierteljahrsschr. a. a. O. S. 199 (vergl. Pappenheim, Konnossementsklauseln a. a. O. S. 42)

3) Unter dieser Bezeichnung ist sowohl der „Absender" des BSchG. als auch der „Befrachter" des HGB., unter Ablader sowohl der „Frachtführer" des BSchG. als auch der „Verfrachter" des HGB. verstanden.

Besonders prekär ist die Lage des Verladers seinen Versicherern gegenüber. Nahm er früher bei einer Versicherungsgesellschaft Versicherung, so war ihm die Versicherungsgesellschaft für alle zur Verantwortlichkeit der Ablader, den versicherten Gütern zugefügten Schäden in erster Linie verantwortlich. Meistens wird aber in den Versicherungsverträgen ausbedungen, dass der Versicherte dem Versicherer die ihm gegen den Ablader zustehenden Rechte gegen Zahlung der Schadenssumme zu zedieren hat. Kann er das nicht, weil er sich jener Rechte durch Bewilligung von Klauseln im Frachtvertrage begeben hat, so verliert er seinen Anspruch gegen den Versicherer. Er ist deshalb vor die Alternative gestellt, sich entweder eine Versicherungsgesellschaft zu suchen, die auf den Rückgriff gegen den Ablader verzichtet, oder bei letzterem selbst Versicherung zu nehmen. Jenes Suchen wird ihm nicht viel helfen, weil die Versicherungsgesellschaften meist geeint sind. Er wird also in die Hand des Abladers nicht nur den Transporterfolg, sondern auch die Versicherung legen müssen, und er hat nur ihn zum Schuldner in jedem Falle. Damit wird aber die Sicherheit des Verladers eine stark geminderte.

Andererseits spricht aber auch manches gegen eine gesetzliche Einschränkung der Vertragsfreiheit des Reeders sowohl wie des Schiffseigners durch zwingende Bestimmungen.

Der Handel fordert nachgiebiges Recht, damit sich neue Lebensverhältnisse in den gesetzlichen Rahmen einfügen lassen, das zwingende Recht ist starr und hemmt jede Fortentwickelung. Zwingendes Recht hat

häufig einen polizeilichen Beigeschmack. Die polizeiliche Fürsorge ist unentbehrlich für denjenigen, der wirtschaftlich so schwach ist, dass er sich nicht selbst helfen kann. Wollen sich denn die Verlader ein solches Zeugnis gegenüber den Abladern ausstellen? Das würde wahrlich einen Mangel an gesundem Selbstbewusstsein und Vorwärtsstreben verraten! Zwingende Vorschriften werden zudem bei derartig umfassenden Vertragsgebieten wie dem Frachtrechte doch meist umgangen werden. Zum mindesten werden aber die Ablader in der Lage sein, mittelbar durch Erhöhung der Frachtsätze die ihnen zwingend auferlegten Pflichten und Lasten wieder auf die Verlader abzuwälzen.

Eine Einschränkung der Vertragsfreiheit auf dem Wege der Gesetzgebung durch zwingende Bestimmungen hat aber auch für die Ablader schwerwiegende Nachteile zur Folge. Sie bedeutet für die Ablader eine ganz unverhältnismässige Vermehrung der Prozesse und zugleich unter Umständen eine Verschärfung der Streitfälle. Dadurch, dass die Versicherungsgesellschaften sich die (trotz Billigung der in den Konnossementen enthaltenen Befreiungsklauseln von Seiten der Verlader als zu Recht bestehenden) Ansprüche der Verlader gegen die Ablader abtreten lassen und für die Verlader die Prozesse übernehmen, treten nämlich die Ablader den Versicherungsgesellschaften gegenüber, die keinen Grund haben, entgegenkommend zu sein, weil die Ablader ihre Schiffe und Ladungen bei einer anderen Versicherungsgesellschaft versichern. Es ergiebt sich ferner die Unbequemlichkeit, sich häufig mit zwei Versicherungsgesellschaften auseinander setzen zu müssen,

nämlich immer, wenn der Verlader eine andere Versicherungsgesellschaft gewählt hatte wie der Ablader für sein Schiff, und vom Schaden Schiff und Ladung betroffen werden.

Hiernach wird man sich die Frage vorlegen, ob es denn nicht einen Weg giebt, durch den alle Nachteile sowohl für den Verlader als auch für den Ablader vermieden werden.

Gütschow[1] meint, dass durch die Ausschliessung einer Haftungseinschränkung in den Grenzen der Harter Act den Reedern eine unbillige Belastung nicht auferlegt werden würde.[2] Er empfiehlt daher gleichzeitig ein solches Gesetz. Auch die Handelskammern von Hamburg, Lübeck und Bremen erstreben mit ihrer Denkschrift vom 26. Juni 1902, betreffend die Haftung der Reeder aus dem Frachtvertrag,[3] eine Beschränkung der Vertragsfreiheit im Sinne der Harter Act, jedoch mit einigen Modifikationen. Sie halten aber ein einseitiges Vorgehen unserer Gesetzgebung für unangebracht und befürworten nur eine internationale Verständigung. Auf demselben Standpunkt steht Boyens.[4]

Wir teilen weder die eine noch die andere Ansicht. Der Versuch eines einseitigen gesetzlichen Einschreitens möchte schon an den oben näher dargelegten Bedenken scheitern, und so sind denn auch bei der Beratung des Binnenschiffahrtsgesetzes, das sein Vorbild in dem vierten Buche des Handelsgesetzbuches, dem Seerecht,

1) a. a. O. S. 30 flg.

2) Derselben Ansicht ist Pappenheim in der Krit. Vierteljahrsschrift, a. a. O. S. 199.

3) Veröffentlicht in den „Hamburger Nachrichten".

4) Boyens, Vorschläge a. a. O. S. 94.

hat, die wiederholten Anträge und Anregungen in der Reichstagskommission, die Vertragsfreiheit der Kontrahenten zu beschränken, zurückgewiesen worden.[1] Ein übereinstimmendes Vorgehen aller grösseren Seestaaten würde zwar in der besprochenen Richtung befriedigende Ergebnisse im Schiffahrtsverkehr auf der See herbeiführen können. Es ist aber bekannt, wie schwer ein solches zu stande zu bringen ist.

Wir denken uns die Abhülfe folgendermassen: Die Ablader fragen bei den Versicherungsgesellschaften an, welche von ihnen die Versicherung der Verlader unter Verzicht auf alle Rückgriffsansprüche gegen die Ablader übernehmen wollen. Sie verpflichten sich dagegen, die Versicherungsgesellschaften den Verladern zu empfehlen, indem sie auf ihren Konnossementen die Adressen dieser Gesellschaften den Verladern bekannt geben. Die Versicherungsgesellschaften versichern entweder für den gewöhnlichen Prämiensatz unter den bisherigen Bedingungen oder gegen einen Prämienzuschlag, wenn nach den Verfrachtungsbedingungen verfrachtet ist. Der Zuschlag braucht nur gering zu sein, denn obwohl die Gesellschaften den Rückgriffsanspruch gegen die Verlader aufgeben, haben sie doch die Vorteile, dass ihnen neue Versicherer zugeführt, dass sie auf den Konnossementen empfohlen werden, und dass ihnen häufig langwierige kostspielige und lästige Prozesse erspart bleiben. Den Verladern wird aber durch eine solche Regelung die Möglichkeit gegeben, gegen Zahlung eines geringen Geldbetrages sich statt der Ablader eine ihnen angenehme

1) KB. S. 9, 10, 16, 17, 23, 26.

Versicherungsgesellschaft als Schuldnerin für alle Schäden und Verluste zu verschaffen. Die Verfrachtungsbedingungen könnten dann bestehen bleiben.

Übrigens müssen die Ablader, wenn sie sich auf eine Befreiungsklausel berufen, beweisen, dass ein darunter fallender Umstand vorliegt, und insoweit streitet, was nicht unwesentlich ist, zu ihren Gunsten keine Vermutung. —

D. Der Schiffseigner und der Reeder haften beschränkt für Ansprüche aus einer Haverei, aus einer Bergung und Hülfeleistung.[1] Die Gläubiger geniessen Schiffsgläubigerrechte.[2]

Die Beschränkung der Haftpflicht hat ihren gesetzgeberischen Grund darin, dass man dem Schiffseigner oder Reeder nicht zumuten darf, weiter zu haften, als bis zu der Grenze, bis zu welcher schlimmsten Falls, bei Untergang des Schiffes und der Ladung, der Verlust gereicht hätte. Dieser Verlust aber hätte in dem erwähnten, äussersten Falle in dem Untergange der geretteten Gegenstände bestanden.

2. Abweichende Fälle.

A. Während der Schiffseigner und ebenso der Reeder, welche ihr Schiff selbst führen (Schiffseigner-Schiffer bezw. Reeder-Schiffer), im allgemeinen aus ihren Kontrakten und aus dem übrigen Verschulden mit ihrem ganzen Vermögen (rein persönlich oder dinglich persönlich) haften, weil hier jeder Grund einer Beschränkung wegfällt, da sie nicht für fremde

1) § 90 Absatz 1, § 100 Absatz 1, BSchG.; § 726 Absatz 1, § 753 Absatz 1 HGB.

2) § 102, No. 3 BSchG., § 754, No. 5 u. 4 HGB.

Handlungen oder Unterlassungen, für facta aliena einzustehen haben,[1] besteht für den Schiffseigner-Schiffer, nicht aber auch für den Reeder-Schiffer, die Eigentümlichkeit, dass im Falle einer fehlerhaften Führung des Schiffes seine Haftung sich auf Schiff und Fracht beschränkt, sofern ihm nicht eine bösliche Handlungsweise zur Last fällt. Der Schiffseigner-Schiffer haftet demnach beschränkt, wenn er in Ausführung der von ihm geschlossenen Verträge den Dienstobliegenheiten eines Schiffers zuwiderhandelt und diese Zuwiderhandlung in mangelhafter, aber nicht böswilliger Führung des Schiffes bestand.[2] Ebenso haftet er beschränkt für den durch sein Verschulden einem Dritten zugefügten Schaden, wenn das Verschulden lediglich in nautischer Fahrlässigkeit bestand.[3] Die Gläubiger haben Schiffsgläubigerrechte.[4] Für den

1) Motive z. B. SchG. S. 42. Für den Reeder-Schiffer ist dies allerdings bestritten. Wie im Text entscheiden Lewis bei Endemann IV, S. 48; Cosack a. a. O. § 33 S. 172. Nur für die Bodmerei besteht eine Ausnahme, auch der Reeder-Schiffer haftet hier beschränkt (§ 699 HGB.). Die entgegengesetzte Ansicht hält die unbeschränkte Haftung des Reeder-Schiffers für eine schwere Benachteiligung gegenüber anderen Reedern Sie zerlegt die duplex persona des Reeder-Schiffers in zwei gesonderte Personen, die des Schiffers und die des Reeders, und nimmt beschränkte Haftung stets dann an, wenn der Reeder-Schiffer als Schiffer ohne Klarlegung seiner Reedereigenschaft innerhalb des Vertragskreises des Schiffers handle. (Ehrenberg a. a. O. S. 51, 182; Wagner a. a. O. S. 258).

2) § 4, Absatz 2, Satz 2 in Verbindung mit § 4, Absatz 1, No. 2 BSchG.

3) § 4, Absatz 2, Satz 2 in Verbindung mit § 4, Absatz 1, No. 3 BSchG.

4) § 102, No. 5 BSchG.

Reeder-Schiffer tritt eine beschränkte Haftpflicht in diesen Fällen nicht ein.

Diese Einschränkung ist wesentlich nur durch die Erwägung gerechtfertigt worden, dass sonst die auf das Schiffsvermögen beschränkte Haftung lediglich dem Grossschiffer, der sein Fahrzeug durch andere Personen führen lässt, nicht auch dem kleinen, sein Schiff selbst führenden Schiffseigner zu Gute kommen würde, dass man diesen nicht in die Gefahr bringen wolle, ausser seinem Schiffe auch noch seine sonstige Habe zu verlieren. Mit Recht ist dieser Zusatz der Reichstagskommission bekämpft worden.[1] Ganz abgesehen davon, dass andere noch Bedürftigere nicht so begünstigt sind, können die Beschädigten ebenfalls kleine Leute sein, die, wenn Schiff und Ladung überlastet sind, garnichts erhalten, auch wenn der Eigner noch genügend sonstiges Vermögen besitzt. Kaum verständlich aber erscheint die Vorschrift, wenn man sich folgende Konsequenz vergegenwärtigt:

Fährt der Schiffseigner als solcher sein Schiff, so haftet er in der angegebenen beschränkten Weise. Hat er sein Schiff vermietet, so kommt er als Eigner überhaupt nicht in Betracht und haftet unbeschränkt[2] trotz seiner ungünstigen finanziellen Verhältnisse, indem er nur seine Lohnansprüche hat.

Trotzdem ist dieser Zusatz Gesetz geworden, was nur lebhaft bedauert werden kann, und es ist zu wünschen, dass diese offenbar unbillige Bestimmung beseitigt wird.

---

1) Vergl. auch Goldmann a. a. O. S. 11.
2) § 7 BSchG.

B. Wenn mehrere Schiffe in einem Schleppzuge vereinigt sind, so haften nach BSchG. für den durch Verschulden der Besatzung des Schleppers Dritten zugefügten Schaden nur der Eigner des Schleppers beschränkt, für den durch die Besatzung des geschleppten Schiffes verschuldeten Schaden nur der Eigner dieses Schiffes beschränkt.[1]

Im HGB. fehlt es an einer ausdrücklichen Bestimmung, welche die Haftung bei Beschädigung Dritter durch einen Schleppzug regelt. Wie diese Haftung im Seerecht gegenüber der im Binnenschiffahrtsrecht zu ordnen ist, darüber soll im folgenden gesprochen werden. Mit Rücksicht darauf, dass durch das Schleppen eigenartige und oft verwickelte Rechtsbeziehungen entstehen, sollen dabei auch die Verhältnisse bei der Schleppschiffahrt im Allgemeinen eine nähere Darstellung finden.

Es lassen sich zwei verschiedene Arten der Schleppschiffahrt unterscheiden. Entweder geschieht das Schleppen so, dass das geschleppte Schiff die Leitung hat. Diese Art des Bugsierens wählt man hauptsächlich da, wo nur ein einzelnes grösseres Schiff von einem Schlepper oder häufig sogar von mehreren Schleppern geschleppt werden soll. Sie kommt mehr bei der Seeschiffahrt vor. Die andere Art des Schleppens wird in der Weise bewerkstelligt, dass der Schlepper die Leitung übernimmt. Diese Art wendet man hauptsächlich dann an, wenn mehrere Fahrzeuge zu einem grösseren Schleppzuge vereinigt von demselben Schlepper bugsiert werden sollen, und ist in erster Linie in der Binnen-

1) § 4, Absatz 3 BSchG.

schiffahrt üblich. Sie findet sich aber auch häufig in der Küstenschiffahrt (z. B. beim Verkehr zwischen der Elbe und der Weser), die, obwohl sie den seerechtlichen Vorschriften unterliegt, doch nach Grösse und Einrichtung der dabei verwendeten Fahrzeuge der Binnenschiffahrt nahe steht.[1]

Bei jeder dieser beiden Arten des Betriebes beruht m. E. die Annahme des Schleppers in den meisten Fällen auf einem Werkvertrage im Sinne des § 631 BGB.,[2] da es sich regelmässig um einen durch Arbeit, durch Dienstleistung herbeizuführenden Erfolg, nämlich um das Verbringen eines geschleppten Schiffs von einem Punkte zum andern handeln wird. Gewiss kann bei beiden Arten der Schleppschiffahrt auch ein Dienstvertrag vorliegen, was dann anzunehmen ist, wenn es sich nicht so sehr um die Herbeiführung eines Erfolges als lediglich darum handelt, dass ein Schlepper auf bestimmte oder unbestimmte Zeit gemietet wird, der je nach der Weisung des Mieters (Dienstberechtigten) diesem bei der Navigierung assistiert. Dieser Fall wird indes nicht oft vorkommen.

Zwischen beiden Arten des Schleppschiffahrtsbetriebes besteht nun aber folgender wesentlicher Unterschied:

---

1) Vergl. Boyens bei Goldschmidt a. a. O. S. 75.

2) Ebenso Schaps a. a. O. S 297, Note 2; Lehmann-Ring a. a. O. Bd. II, S. 311, Note 6; RG. Bd. 10, S. 166, Bd 45, S. 164; ROHG. Bd. 23, S. 321. Mittelstein a. a. O. S. 53, Note III; Landgraf a. a. O. S. 53. A. M. Boyens bei Goldschmidt a. a. O.: er ist zwar der Meinung, dass, wenn das Schleppschiff die Leitung hat, ein Werkvertrag vorliege (S. 82), er nimmt aber im anderen Falle einen Dienstvertrag an (S. 76); ebenso Boyens-Lewis a. a. O. S 94; Klamroth a. a O. S 14, 16.

Hat der Führer des geschleppten Schiffs die Leitung, so stellt sich der Führer des Schleppers tatsächlich unter seinen Befehl. Zwar muss dieser bei ganz offenbarer Unrichtigkeit des Befehls vor der Ausführung dem leitenden Schiffer davon Anzeige machen, er muss auch, solange Befehle vom leitenden Schiff ausbleiben, von selbst diejenigen Massregeln ergreifen, die seiner Überzeugung nach erforderlich sind, damit die Schleppfahrt glücklich von statten gehe, unter keinen Umständen darf er sich aber über einen Befehl des leitenden Schiffs hinwegsetzen, selbst dann nicht, wenn ihm dieser unnötig oder ganz zweckwidrig erscheint.[1] Diese Selbständigkeit im Befehle des geschleppten Schiffs ergiebt sich daraus, dass dessen Schiffer den vorgespannten kleinen Schlepper von der Kommandobrücke des grösseren Fahrzeuges leicht überblicken und daher von seinem Standorte aus die Lage richtiger würdigen kann als der Führer des Schleppers.

Auf Grund dieser tatsächlichen Verhältnisse wird man den allgemeinen Grundsatz aufstellen können, dass der Eigentümer des leitenden Anhangs für ein Verschulden der Schlepperbesatzung, durch das ein Dritter Schaden erleidet, in demselben Umfange einzustehen hat, wie für das Verhalten der Mannschaft seines eigenen bugsierten Schiffes.

Diese Auffassung ist von den deutschen Gerichten von jeher vertreten worden.[2] Sie wird auch von dem

1) Boyens bei Goldschmidt a. a. O., S. 86.

2) Hans. OLG. v. 19. März 1886 (Hans. Ger. Ztg. 1886, No. 33) und vom 18 Februar 1887 (Hans. Ger. Ztg. 1887 No. 16) Urteil des LG. Hamburg vom 30. Sept. 1884 (Goldschmidt, Bd. 36, S. 291).

Reichsgericht, das sich am 21. Dezember 1887 mit dieser Frage zu beschäftigen hatte, bestätigt.[1] Das Reichsgesetz stüzt sich bei der Entscheidung auf die englische Auffassung der Sache, indem es den Schlepper (tug) als den Gehülfen (servant) des geschleppten Schiffes (tow) betrachtet und annimmt, dass beide Schiffe gewissermassen eins (Schleppzug) seien, wobei sich die bewegende Kraft (mowing power) an Bord des Schleppers und die Leitung (governing power) an Bord des geschleppten Schiffes befindet. „Das geschleppte Schiff habe sich in seinem bezw. des Reeders Interesse der bewegenden Kraft des Schleppers bedient und damit freiwillig der eigenen freien Bewegung entsagt, um mit dem Schlepper einen Schleppzug zu bilden. Es liege daher kein Grund vor, den Reeder des geschleppten Schiffes von seiner Haftung als befreit anzusehen, wenn er und sein Vertreter, der Schiffer, unter gänzlicher oder doch teilweiser Aufgabe der an sich der eigenen Schiffsbesatzung obliegenden nautischen Handhabungen des Schiffes es vorzieht, den Kreis seiner Bediensteten dadurch zu erweitern, dass er sich zur Fortbewegung eines zweiten Fahrzeuges und der auf diesem angestellten Personen bedient."

Der obige Grundsatz gilt aber nur, wenn sich das schadenstiftende schuldhafte Verhalten der Schlepperbesatzung als eine Dienstverrichtung charakterisiert, durch welche die Navigation des Schleppschiffs beeinträchtigt wird. Die Haftpflicht des leitenden Anhangs ist dagegen stets zu verneinen, sobald das schuldhafte

1) Entsch. Bd. 20, No. 16.

Verhalten der Schlepperbesatzung, welche die Kollision verursachte, nur auf die eigene besondere Navigation des Schleppers eingewirkt hat,[1] oder der Zusammenstoss in Ausführung der eigenen Dienstverrichtungen des Schleppers herbeigeführt ist, denn dann kommt der Schlepper als Gehülfe des geschleppten Schiffes garnicht in Betracht.

Befindet sich die Leitung in Händen des Schleppers, so steht der Schiffer des geschleppten Schiffes nicht unter dem Befehl des andern Schiffers. Dieser hat in seiner Eigenschaft als Zugleiter nur für die Befolgung der Regeln des Wasserstrassenrechts, soweit sie sich auf die Fahrtrichtung des ganzen Schleppzuges beziehen, zu sorgen. Dagegen ruht die spezielle Leitung eines jeden im Schleppzuge befindlichen Fahrzeuges in den Händen der einzelnen Schiffsführer, denn dem Führer des Schleppers ist es keineswegs möglich, während er die Augen nach vorn richten muss, das hinter ihm im Zuge folgende Fahrzeug zu überblicken. Das geschleppte Schiff wird zwar regelmässig den Weisungen des Schleppers nachkommen, aber doch nur soweit dies nach der Lage an Bord des einzelnen Schiffes ohne Gefahr möglich ist. Die Weisungen sind keine Befehle des Zugleiters, von unbedingter Befolgung kann keine Rede sein.[2] Der Schlepper sowohl wie jedes einzelne angehängte Schiff sind daher als vollkommen selbstständige Fahrzeuge zu betrachten.

Im Hinblick auf diese selbstständige Stellung beider Schiffe zu einander, erscheint es nur als recht und

---

1) Boyens bei Goldschmidt a. a. O. S. 78.
2) Boyens bei Goldschmidt a. a. O. S. 81.

billig, den Eigentümer eines jeden Fahrzeuges nur dann für eine Kollision verantwortlich zu machen, wenn sie durch das schuldhafte Verhalten seines Schiffes herbeigeführt ist.[1]

Die Rechtsprechung hat sich nicht von Anfang an dieser Auffassung angeschlossen. So verurteilte das Hans. Oberlandesgericht durch Urteil vom 18. Februar 1887[2] den Eigentümer eines Kahns, der, während er von dem Schlepper „Taurus" geschleppt wurde, mit dem Fahrzeug eines Dritten infolge eines „verfehlten Manövers des (leitenden) Schleppers" kollidierte. In dieser Entscheidung wird ausgeführt, dass die an sich getrennten Besatzungen beider Schiffe zusammen die Besatzung des Schleppzuges bilden,[3] und es wird daran die Folgerung geknüpft, dass der Eigentümer eines jeden geschleppten Schiffes für das Verschulden einer Person der Besatzung des ganzen Schleppzuges an einer Kollision desselben mit einem anderen Schiffe aufzukommen habe.

Das Reichsgericht hat in der obenerwähnten Entscheidung vom 21. Dezember 1887[4] den dort wiedergegebenen Passus aus den Gründen der soeben erwähnten Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichts im Fall „Taurus" billigend zitiert. In dem Urteil des Reichsgerichts war der Sachverhalt aber ein anderer. Es handelte sich hier um einen Fall, wo die Leitung sich auf dem geschleppten Schiff befand.

1) Boyens bei Goldschmidt a. a. O. S. 86.

2) Hans. Ger. Ztg. von 1887 No. 16.

3) Ebenso Urteil des Hans. Oberlandesgerichts vom 7. Jan. 1887 (Goldschmidt, Bd. 36, S. 291).

4) Oben S. 67

Hierdurch hat das Reichsgericht Anlass zu einem Missverständnis gegeben.[1]

Der Regierungsentwurf zum BSchG. hielt den von dem Hanseatischen Oberlandesgerichte angenommenen Standpunkt, den er auch als den des Reichsgerichts ansah, für zweckentsprechend und wollte diesem Standpunkt nicht durch positive Bestimmungen entgegentreten.

Dem setzte jedoch der Reichstag Widerstand entgegen; er beschloss auf Antrag seiner Kommission den jetzigen § 4, Absatz 3 des BSchG., welcher lautet:

„Sind mehrere Schiffe in einem Schleppzug vereinigt, so erstreckt sich die Haftung nur auf dasjenige Schiff, welches den Schaden verursacht hat."

Der Antrag wurde damit begründet, „dass es notwendig sei, in Bezug der Haftung des Schleppzuges gesetzlich festzustellen, dass der Schleppzug keineswegs als ein unteilbares Ganze aufzufassen sei. Es könne sowohl der Schleppdampfer allein, wie jedes einzelne im Schleppzuge befindliche Schiff einem Dritten Schaden zufügen".[2]

Damit ist die irrige Meinung, der Schleppzug bilde grundsätzlich in Bezug auf die Haftung eine Einheit, widerlegt und speziell für den Fall, wo sich die Leitung beim Schlepper befindet, gesetzlich festgestellt, „dass kein Schiff (eines Schleppzuges) haftbar gemacht werden

1) Das Reichsgericht hat sich später selbst hiergegen verwahrt. Es hat erklärt, dass es mit der Entscheidung vom 21. Dezember 1887 nur eine Regelung des konkreten Falls beabsichtige. (RG. Bd. 46, No. 11, S. 44).

2) Drucksachen des Reichstages, 9. Leg.-Per., Session 1894/95, No. 253, S. 1073.

soll für den Schaden, der nicht durch eine Person seiner Besatzung verursacht ist".[1]

Das Ergebnis in Betreff der Haftbarkeit ist also: Wird durch irgend ein Schiff des Schleppzuges, sei es durch den leitenden Schleppdampfer selbst, sei es durch ein geschlepptes Schiff, infolge Verschuldens einer Person der Schlepperbesatzug mit einem dritten Schiff ein Schiffszusammenstoss herbeigeführt, so haftet dafür allein der Schlepper. Andererseits wird das geschleppte Schiff haftbar gemacht, falls dessen besonderer Besatzung ein Verstoss gegen die ihr obliegenden Pflichten zur Last fällt.

Eine ähnliche Behandlung der Schleppschiffahrtsverhältnisse wie bei uns findet sich auch in den meisten ausländischen Seerechten. So erklärt das portugiesische Handelsgesetzbuch von 1888 in Art 492 Nr. 3[2] den Reeder an sich für haftbar für „Schäden, die während und bei Gelegenheit einer Bugsierreise vorkommen", doch „fällt die Haftbarkeit des Reeders fort, wenn bei naturgemässer Art des Bugsierens die Leitung des Fahrzeuges ausschliesslich sich in den Händen des Kapitäns des Schleppers befindet. Auch die neuere englische Rechtsprechung nähert sich dieser Auffassung. In dem von Boyens erwähnten Falle „The Quickstep"[3] wurde der Anspruch eines dritten Schiffes gegen einen im Tau des „Quickstep" befindlichen Kahn aus einer durch Schuld des (leitenden)

1) RG Bd. 46, No. 11.

2) Boyens-Lewis a. a. O. S. 160 Anm. 7; Boyens bei Goldschmidt, S. 87, Anm. 26.

3) Boyens-Lewis a a. O. S. 161; Boyens bei Goldschmidt, S. 86, Anm. 26.

Schleppdampfers stattgehabten Kollision abgewiesen, da für dieses Verschulden das geschleppte Schiff nicht hafte. Die amerikanische, belgische und französische Praxis hat sich im Allgemeinen der englischen Ansicht angeschlossen.[1]

C. Der Reeder haftet regelmässig aus einer vom Schiffer aufgenommenen Bodmerei dem Gläubiger für dessen Ansprüche beschränkt (mit den verbodmeten Gegenständen).[2] Der Bodmereigeber hat die Rechte eines Schiffsgläubigers.[3]

Für den Schiffseigner besteht eine solche Haftung nicht, da im Schiffsverkehr auf Binnengewässern eine Bodmerei unzulässig ist.

B. Die beschränkte persönliche Haftung des Schiffseigners und des Reeders.

1. Übereinstimmende Fälle.

A. Der Schiffseigner und der Reeder haften beschränkt-persönlich, wenn sie durch Einziehung der Fracht die Rechte der Schiffsgläubiger daran verkürzt haben.[4]

Diese persönliche Haftung ist eine beschränkte insofern, als Schiffseigner oder Reeder niemals über den Wert hinaus, um welchen ihr Landvermögen durch Einziehung der Frachtgelder bereichert ist und jedem Gläubiger nur auf den Betrag haften, welchen er bei

---

1) Boyens-Lewis a. a. O. S 161; Boyens bei Goldschmidt, S. 86; Ehrenberg a. a O. S. 227, 228.

2) § 679 HGB.

3) § 754 No. 6 HGB.

4) § 112 Abs. 2 BSchG., § 771 Abs. 4 HGB.

normalem Verlauf der Dinge nach der gesetzlichen Rangordnung[1] erhalten haben würde.

Haben nicht der Schiffseigner oder Reeder, sondern der Binnen- oder Seeschiffer die Fracht erhoben, so liegt Einziehung nicht vor, solange sich die Gelder noch in Händen dieser befinden, oder wenn diese die Fracht für sich verwenden. Sie ist aber dann eingezogen, wenn etwas von ihr in die Hände des Schiffseigners oder Reeders gelangt ist, oder der Binnen- oder Seeschiffer sie zu Nutzen des Schiffseigners oder Reeders verwenden.

B. Wenn die eingezogenen Gelder oder wiederum auf das Schiffsvermögen verwendet werden, so fällt die persönliche Haftung des Schiffseigners oder Reeders fort, weil diese nicht bereichert und die Schiffsgläubiger nicht geschädigt sind. Ist dabei aber nicht die gehörige Rangordnung innegehalten, so kann dadurch der einzelne Schiffsgläubiger benachteiligt werden. Doch schadet die vorgenommene Zahlung dem Schiffseigner oder Reeder nur dann, wenn sie die im Range vorgehenden Gläubiger wissentlich verkürzt haben. Nur in diesem Falle haften sie in der angegebenen Weise persönlich.[2] Denn es wäre unbillig, wenn man sie auch für die Nichtberücksichtigung eines ihnen unbekannten besseren Vorrechts verantwortlich machen wollte.

C. Eine beschränkt-persönliche Haftung gegenüber den Schiffsgläubigern wird für den Schiffseigner und ebenso für den Reeder ferner bei der Zwangsver-

1) §§ 105—109 BSchG., §§ 760, 776 flg. HGB.
2) § 112 Abs. 4 BSchG.; § 772 HGB.

steigerung oder einer sonstigen Veräusserung des Schiffs erzeugt.[1]

Durch die Zwangsversteigerung erlöschen die Pfandrechte der Schiffsgläubiger am Schiffe und an die Stelle des Schiffes tritt das Kaufgeld.[2] Bei einer sonstigen Veräusserung dagegen erhalten sich die Pfandrechte der Schiffsgläubiger an sich. Doch kann der Erwerber des Schiffes die Ausschliessung der unbekannten Schiffsgläubiger mit ihren Pfandrechten im Wege des Aufgebotsverfahrens[3] beantragen.[4] Mit Erlass des Ausschlussurteils erlöschen die dinglichen Ansprüche der Schiffsgläubiger, die sich bis dahin nicht gemeldet haben. Solchen ausgeschlossenen Schiffsgläubigern haftet aber der Veräusserer, soweit er das Kaufgeld eingezogen hat und damit also sein Landvermögen zu Nachteil des Schiffsvermögens bereichert hat, persönlich in derselben Weise, wie bei der Zwangsversteigerung, wenn die Gläubiger ihre Rechte im Verteilungstermine nicht angemeldet haben.

D. Senden der Schiffseigner oder der Reeder das Schiff zu einer neuen Reise aus, ohne die ihnen bekannten Schiffsgläubiger zu befriedigen, so haften sie den Schiffsgläubigern bis zur Höhe desjenigen Betrages

1) § 113 BSchG.; § 773 HGB.

2) §§ 162—170, 91 des R. Zwangsverst. G. Ausserdem erlöschen nach § 764 HGB. die Pfandrechte durch den vom Schiffer im Falle dringender Not, in Form der Versteigerung und unter Einhaltung gewisser anderer Formalitäten gemäss § 530 HGB. bewirkten Verkauf des Schiffes, welchen Fall das BSchG. nicht kennt, weil nach § 15 Abs. 2 BSchG. sich die gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffers unter keinen Umständen auf die Veräusserung des Schiffes erstreckt.

3) Gemäss §§ 1002, 1024 Abs. 1 CPO.

4) § 110 BSchG.; § 765 HGB.

persönlich, welcher auf die Forderung der Gläubiger entfallen wäre, wenn der Wert des Schiffes bei Antritt der neuen Reise unter allen Schiffsgläubigern nach der gesetzlichen Rangordnung[1] zur Verteilung gebracht worden wäre.[2] Daneben besteht die Haftung des Schiffsvermögens fort. Die persönliche Haftung ist mit Rücksicht auf die Erwägung geboten, dass durch die Wiederaussendung des Schiffes den Gläubigern die Befriedigung aus dem einzigen Objekt, dass ihnen Sicherheit bietet, erschwert, dass das Schiff durch die neue Reise neuen Gefahren ausgesetzt, dem Untergange oder einer Wertminderung preisgegeben wird, und dass die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dass neue mit Vorzugsrechten ausgestattete Schiffsgläubigerrechte entstehen. Diese persönliche Haftung kann naturgemäss aber dann nicht eintreten, wenn die neue Reise zugleich im Interesse der Gläubiger geboten war, was der Fall sein kann, wenn das Schiff sich an einem Orte befindet, wo es nicht ohne Gefährdung überwintern kann.

Wer aber wird persönlich verpflichtet, wenn der Schiffseigner oder der Reeder, nachdem sie von der Forderung eines Schiffsgläubigers Kenntnis erhalten haben, das Schiff veräussern und der neue Erwerber es in See sendet?

Diese Frage ist in den Gesetzen nicht entschieden worden. Sie ist meines Erachtens dahin zu beantworten, dass der Erwerber dann persönlich verhaftet wird, wenn auch er die Existenz einer solchen Forderung

1) §§ 105—109 BSchG.; §§ 760, 776 flg. HGB.
2) § 114 BSchG.; § 774 HGB.

kannte oder kennen musste, während wenn dies nicht der Fall ist, nur den veräussernden Schiffseigner oder Reeder persönliche Verantwortlichkeit trifft. Übrigens verliert diese Frage deshalb ihre Bedeutung, weil es üblich ist, dass der Verkäufer in dem Kaufkontrakt die Gewährleistung übernimmt, dass das Schiff bis zum Tage der Ablieferung in allen Häfen und auf allen Strömen und Gewässern frei von Schulden und Ansprüchen sei.

E. Endlich haften der Schiffseigner und der Reeder in gleicher Weise wie bei Einziehung der Fracht den benachteiligten Schiffsgläubigern persönlich, wenn sie die Havereivergütung oder sonstige Entschädigungen wegen Verlustes oder Beschädigung des Schiffes oder der Güter eingezogen haben,[1] weil ja der Schaden durch eine rechtswidrige Handlung verursacht war.

F. Finden wir in allen vorstehenden Fällen, dass die beschränkt-persönliche Haftung erst durch den Ausfall der unpersönlichen Verantwortlichkeit entsteht oder accessorisch daneben tritt, so besteht eine solche beschränkt-persönliche Verbindlichkeit von vornherein, als Ersatz für eine nicht existent gewordene Schiffsgläubigerforderung dann, wenn der Schiffseigner oder der Reeder Güter für eigene Rechnung verladen hat. Sie haften dann den Schiffsgläubigern persönlich bis zu dem Betrage der Fracht, die sie am Abladungsorte zur Abladungszeit hätten entrichten müssen, wenn sie die Güter mit einem fremden Schiff hätten befördern lassen.[2]

---

1) § 115 Abs. 3 BSchG.; § 775 Abs. 3 HGB.
2) § 112 Abs. 3 BSchG.; § 771 Abs. 5 HGB.

2. Abweichender Fall.

Während nach Seerecht die Schiffsgläubiger ein absolutes Vorzugsrecht vor allen anderen Gläubigern haben,[1] können nach Binnenschiffahrtsrecht diese oft den ersteren vorgehen.[2] Erhalten dann die Schiffsgläubiger nicht volle Befriedigung aus dem Schiffsvermögen, so wird der Schiffseigner in Höhe des Ausfalls den Schiffsgläubigern gegenüber persönlich verpflichtet, weil die Belastung des Schiffes mit dem Pfandrecht eines Gläubigers, der nicht Schiffsgläubiger ist, sich als eine Bereicherung des Landvermögens des Schiffseigners zum Schaden des Schiffsvermögens darstellt.

C. Die dinglich-persönliche Haftung des Schiffseigners und des Reeders.

1. Übereinstimmende Fälle.

A. Der Schiffseigner oder der Reeder haften dinglich-persönlich für die aus dem Dienstverhältnis der Schiffsbesatzung sich ergebenden Forderungen.[3]

Diese Vorschrift bildet, soweit sie diejenigen Fälle betrifft, in welchen nicht der Schiffseigner oder der Reeder selbst, sondern der Binnen- oder Seeschiffer den Dienstvertrag geschlossen haben, eine Ausnahme

---

1) § 776 HGB.

2) § 109 Abs. 1 BSchG.

3) § 5 in Verbindung mit § 102 No. 2 BSchG.; § 487 in Verbindung mit § 754 No. 3 HGB. Das Gleiche wie § 5 BSchG. und § 487 HGB. bestimmt § 68 der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872, aber nur für die Forderungen des Schiffers und der Schiffsmannschaft. Die neue am 1. April 1903 in Kraft getretene SO. vom 2. Juni 1902 kennt eine derartige Vorschrift nicht.

von dem Grundsatze, dass der Schiffseigner oder Reeder für die Rechtsgeschäfte nur beschränkt haften. Ihr Inhalt weicht von dem Prinzip der älteren und vieler neueren Seerechte ab, dass „die Fracht der Mutter der Gage sei“[1] d. h. dass der Heueranspruch abhängig sei von der Frachtverdienung[2] und geht weiter als die Regel des alten Handelsgesetzbuches, wonach der Reeder für die Heuer unpersönlich haftete, wenn das Schiff vor Vollendung der Reise verloren gegangen war.[3] Die dinglich-persönliche Haftung des Schiffseigners ist aber gegenüber der des Reeders wesentlich dadurch eingeschränkt, dass der Binnenschiffer nur während der Reise und nur im Falle eines Bedürfnisses,[4] während der Seeschiffer auch im Heimatshafen zur Anstellung der Personen der Schiffsbesatzung und insbesondere der Schiffsmannschaft befugt ist.[5] Zu den Forderungen aus dem Dienstverhältnisse gehört nicht nur der Lohn (die Heuer), sondern auch der Anspruch auf freie Rückreise,[6] aber nicht der dem Schiffsmanne als Lohn zustehende Anteil am Gewinn der Reise,[7] wie dies namentlich noch bei der Fischerei üblich ist.

1) Dieser Grundsatz findet sich in vielen Stellen im Consolat, so Kap. 59, 93, 99, 134, 146 flg, 183, 190, 230 (Pard. II, S. 108, 129, 133 flg, 151, 160 flg., 206, 217, 301 flg.).

2) Vergl. Erkenntnis des OAG. Lübeck in Hamb. Rechtssachen, 2, S. 626.

3) Art. 453 A. HGB.

4) §§ 15, 16 BSchG.

5) § 526 Absatz 2 HGB

6) § 20 Abs. 5; § 25 Abs. 3. BSchG.; §§ 547, 550, 555 HGB.; § 60 der SO. vom 2. Juni 1902.

7) Ebenso Wagner a. a. O. S. 183; Ehrenberg a. a. O. S. 179; vergl auch § 81 der SO. vom 2. Juni 1902; a. M. für das BSchR.: Mittelstein a. a. O. S. 68; für das Seerecht: Schaps a a. O. S. 90, Boyens-Lewis a. a. O. I, S. 236.

B. Trifft den Schiffseigner oder den Reeder in den Fällen, in welchen sie schon gesetzlich mit Schiff und Fracht haften,[1] ein eigenes Verschulden, so haften sie dinglich-persönlich.[2]

Ein solches Verschulden kann eintreten, wenn sie den von dem Binnen- oder Seeschiffer oder von ihnen selbst geschlossenen Verträgen zuwiderhandeln, oder wenn sie dem Schiffer eine Anweisung erteilt haben, wodurch dieser sich einer Verletzung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers schuldig macht, obwohl sie bei der Erteilung des Befehls vom Sachverhältnisse unterrichtet waren.[3] Auch ohne positive Anweisung wird man dann eigenes Verschulden annehmen müssen, wenn Schiffseigner oder Reeder die ihnen als üblich bekannten Missbräuche dulden.[4] Sie sind auch dann selbst schuldig, wenn sie in der Auswahl des Schiffers ein Verschulden (culpa in eligendo) trifft. Hierher gehört endlich die Stellung eines nicht fahrtüchtigen Schiffes. In diesem Falle ist die dinglich-persönliche Haftung des Schiffseigners aber eine weitere als die des Reeders. Während sie nach Seerecht[5] nur gegenüber den Ladungsbeteiligten begründet ist, besteht sie nach Binnenschiffahrtsrecht[6] ausserdem auch gegenüber

---

1) Oben S. 52 flg.

2) § 4 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit § 102 No. 5 BSchG.; § 486 Abs. 2 in Verbindung mit § 754 No. 8 u. 9 HGB.

3) § 7 Abs. 3 BSchG.; § 512 Abs. 3 HGB.; vergl. insbesondere § 99, Abs 2 BSchG. und damit übereinstimmend § 752 Abs. 2 HGB., ferner die §§ 661, 695 und 731, Absatz 2 HGB., welche das BSchG. nicht kennt.

4) cfr. Entscheidung des RG. im Hauptbl. 1889 No. 37.

5) § 559 HGB.

6) § 8 Abs. 4 BSchG.

den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung. Für die Schiffe, welche nur zu Fahrten innerhalb desselben Ortes bestimmt sind, ist übrigens diese Haftung des Schiffseigners nicht eingeführt.[1]

C. Werden der Schiffseigner oder der Reeder wegen einer Forderung, für die sie nicht persönlich haften,[2] verklagt, so haften sie im Falle der Verurteilung für Zinsen und Kosten dinglich-persönlich.

Die dingliche Haftung ist in den Gesetzen ausdrücklich statuiert.[3] Die persönliche Haftung wird man deshalb annehmen müssen, weil diese Forderungen sich auf eine selbstständig obligierende Tatsache, die Prozessführung, stützen.[4]

2. Abweichender Fall.

Während im Seerecht noch ausdrücklich bestimmt ist, dass der Reeder auch dann dinglich-persönlich haftet, wenn er die Erfüllung der Forderungen, für welche er schon mit Schiff und Fracht haftet, besonders gewährleistet,[5] ist in das Binnenschiffahrtsrecht eine solche Bestimmung nicht aufgenommen. Sie muss aber auch hier als selbstverständlich gelten. Wann eine Gewährleistung durch den Schiffseigner oder den Reeder vorliegt, kann oft zweifelhaft sein. Sie ist nur dann vorhanden, wenn zwischen Schiffseigner oder Reeder

1) § 131 BSchG.

2) Oben S. 52 flg.

3) § 105 BSchG ; § 760 HGB.

4) RG. 33, S. 82 flg. (siehe auch RG. J. W. 1901 S. 183). Hans. OLG. im Hauptbl. 1893 No. 72; Schaps a. a. O. zu § 486 Anm. 23; Cosack, S. 168 A. M. Boyens-Lewis, Bd. I, S. 216 flg.; Pferdmenges a. a. O. S. 97 flg.; Mittelstein a. a O S 426.

5) § 486 Absatz 2 HGB. in Verbindung mit § 754, No. 8 u. 9.

einerseits und den Forderungsberechtigten andererseits eine vertragsmässige Einigung dahin getroffen ist, dass jene für die Erfüllung persönlich haften wollen. Eine blosse Anerkennung der Verbindlichkeit hat nicht notwendig die Bedeutung der Gewährschaftserklärung.

D. Die unbeschränkte (rein persönliche) Haftung des Schiffseigners und des Reeders.

Die hierher gehörigen Fälle sind so mannigfaltig, dass eine vollständige Aufzählung nicht möglich ist Ich nenne namentlich:

1. Übereinstimmende Fälle.

A. Der Schiffseigner oder der Reeder haften rein persönlich für solche Forderungen, die mit einer bestimmten Reise nichts zu tun haben, wie z. B. die Forderungen aus der Erbauung des Schiffes usw., bei welcher der Schiffseigner oder Reeder als solche in Frage kommen.

B. Für alle Forderungen aus Rechtsgeschäften, welche der Schiffer in Bezug auf eine ihm vom Schiffseigner oder Reeder erteilten Vollmacht abgeschlossen hat, haften diese rein persönlich, wie jeder, der durch seinen Bevollmächtigten handelt, mag nun der Schiffer zu einem derartigen Geschäfte schon kraft seiner gesetzlichen Befugnisse[1] legitimiert gewesen sein oder nicht. Zwar will man im Seerecht diese rein persönliche Haftung nur für den Fall gelten lassen, dass die so abgeschlossenen Geschäfte ausserhalb des Rahmens der

1) Inwieweit die gesetzlichen Befugnisse des Binnenschiffers von denen des Seeschiffers abweichen, ist schon oben S. 33 erwähnt.

gesetzlichen Schiffervollmacht gelegen haben.[1] Für eine solche Einschränkung liegt aber kein Grund vor, weil gerade bei der Beratung an die Stelle der Worte „innerhalb der Grenzen seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht auf Grund besonderer Vollmacht" die Worte „kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf besondere Vollmacht" gesetzt sind.[2] Diesen Wortlaut finden wir auch im Binnenschiffahrtsgesetz. Hier spricht für die vertretene Ansicht auch noch, dass vor „Vollmacht" das Wort „besondere" gestrichen ist.

C. Ebenso haften der Schiffseigner oder der Reeder rein persönlich, wenn sie Geschäfte des Schiffers, welche dieser unter Überschreitung der ihm erteilten Vollmacht abgeschlossen hat, nachträglich genehmigen, nach dem Satze ratihabitio mandato comparatur.

2. Abweichender Fall.

Der Reeder haftet rein persönlich für die Forderungen aus dem Versicherungsvertrage, soweit er hier als solcher in Betracht kommt. Dies trifft nur zu, wenn der Korrespondentreeder die Fracht, die Ausrüstungskosten und Havereigelder versichert, nicht dagegen, wenn er mit besonderer Vollmacht Kascoversicherung (Versicherung von Schiff und Schiffsparten) genommen hat.[3] Ein solcher Fall ist dem Binnenschiffahrtsrecht unbekannt.

---

1) Dieser Ansicht ist Wagner a. a. O. S. 185.
2) Protok. z. HGB. S. 3732.
3) § 493 Absatz 2 u. 4 HGB.